

37^e ANNEE. — N° 950. — 1^{er} JUILLET 1949

Moto revue

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

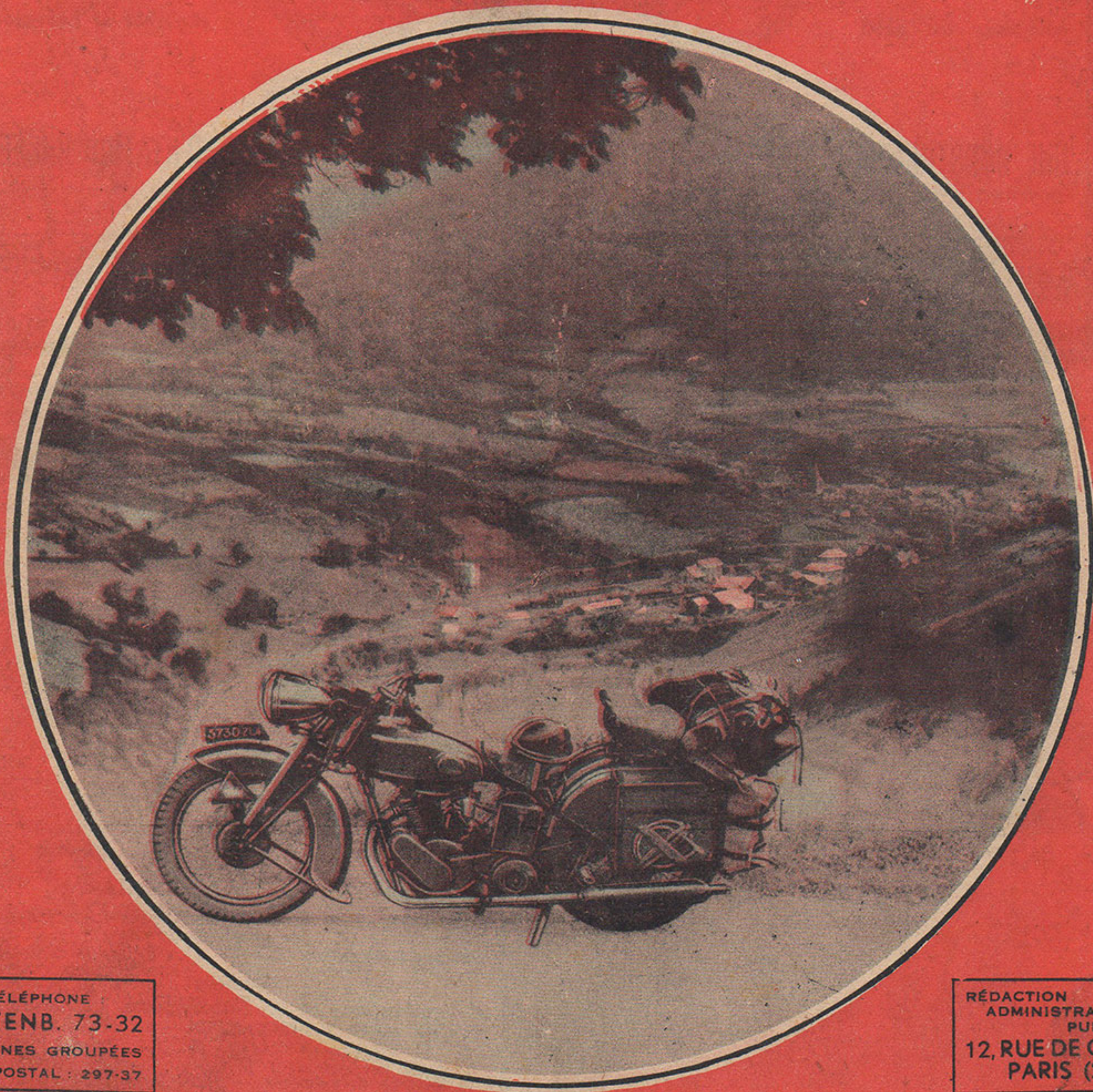
LES TERROT
R.S.S. ET R.S.S.E.

LE T.T.

Provisoirement
TRI-MENSUEL

LE NUMERO :

25 frs



TÉLÉPHONE
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
C. G. POSTAL : 297-37

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

Les vacances sont proches, et grâce à notre moto, nous allons bientôt admirer les beaux paysages de France.

NEW-MAP

La motocyclette de grand luxe

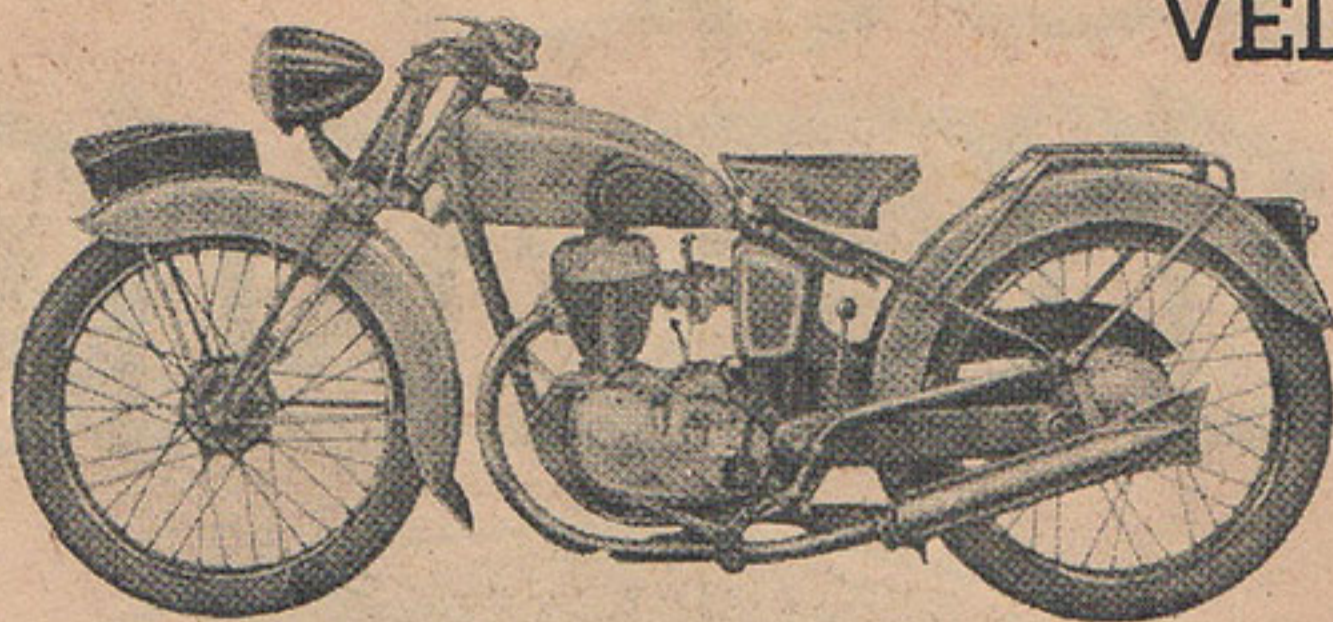
LES PLUS BEAUX
VÉLOMOTEURS

Modèles 2 temps

125 cmc.

3 et 4 vitesses

sélecteur au pied



Modèles 4 temps

125 cc. à culbuteurs

Suspension AR

réglable et breveté

3 supériorités
incontestées

UNE CONSTRUCTION SOignée - DES MOTEURS DE QUALITÉ - UNE PRÉSENTATION RAGÉE

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

MOTOCYCLETTES NEW-MAP

Bureaux et Usines :

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS : 30, rue de Charenton - Tél. : DID. 73-83

AVIGNON : 145, rue Carreterie - Tél. : 3-53

NANCY : 3, rue Léopold-Lallement - Tél. : 54-60

MARSEILLE : 17, rue de Village - Tél. : LY. 71-91

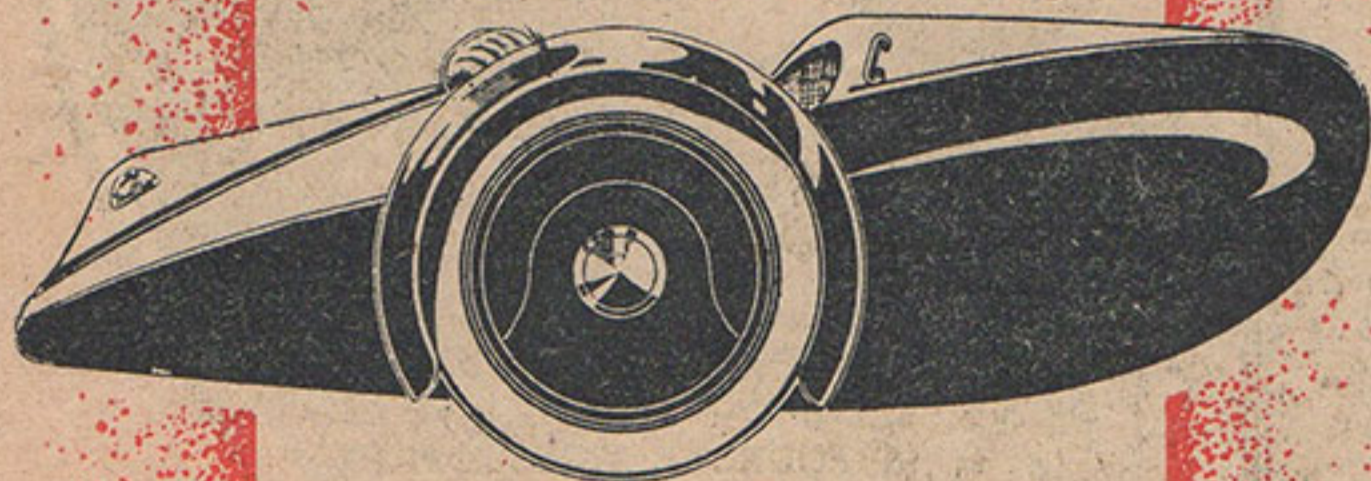
"Le Phalène 66"

SIDECAR POUR VÉLOMOTEURS ET
MOTOS LÉGÈRES

36 000 FR

LIVRÉ AVEC PNEU

TAXES COMPRIS.

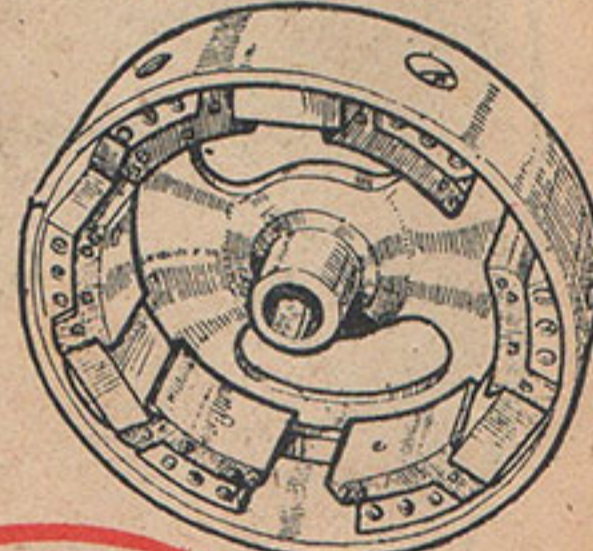
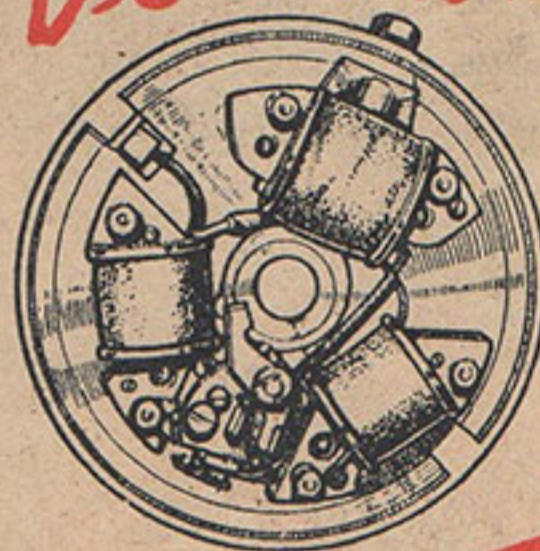


*C'est une création
des Anciens
Etablissements*

Bufflier

31 C⁵ EMILE ZOLA - VILLEURBANNE (Rhône)
AGENTS DANS TOUTE LA FRANCE

Volants Magnétiques



SAFI

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

pour VéloMOTEURS et Motos — Moteurs
auxiliaires - Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation

Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles

21 - 23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

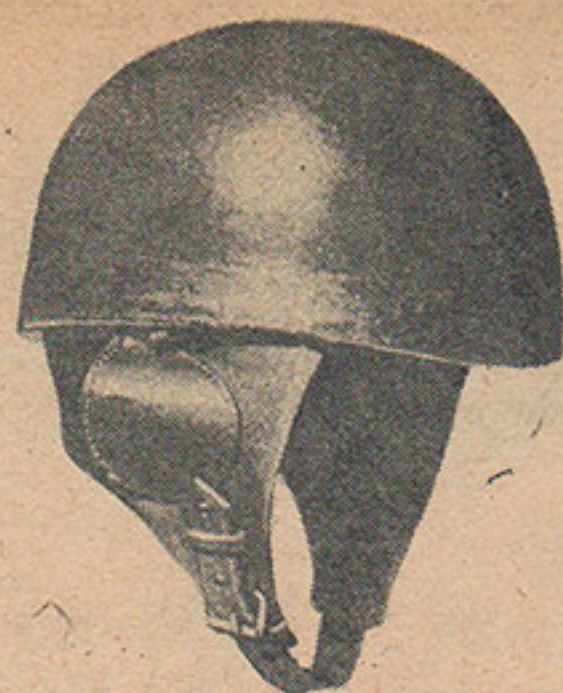
Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS

154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)

Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED

61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs



Le Casque **GÉNO**

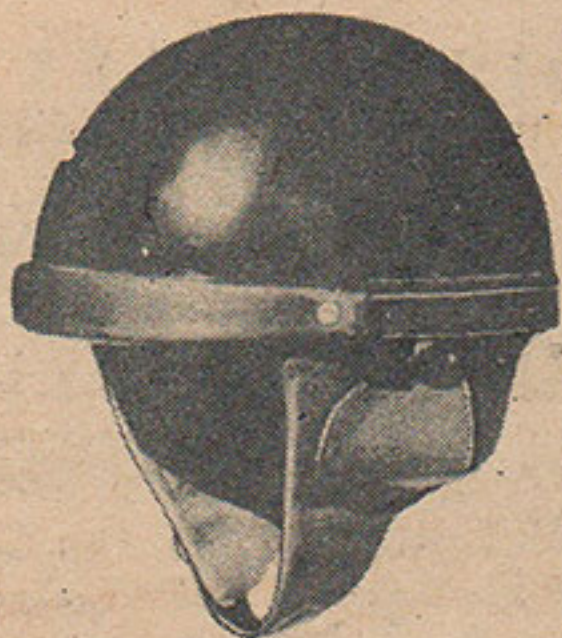
à calotte en métal
léger à haute résis-
tance imperforable
aux chocs

AGREE EN
COMPETITION
pour tous pays affiliés
à la F.I.C.M.

type **RECORD**
à calotte composite
extra-léger

le type **COMPETITION**
est adopté par
« Moto-Revue » pour
son casque d'honneur

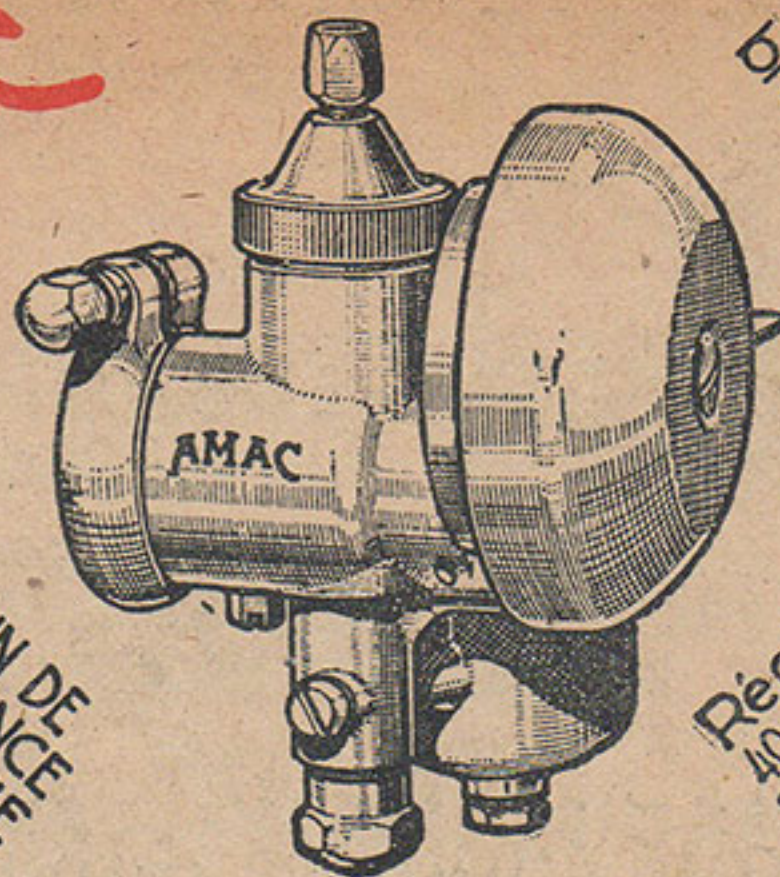
TYPE TOURISTE
calotte en métal léger
avec visière ou bourrelet



ETABLISSEMENTS
GUENEAU

6, Fg Saint-Honoré
PARIS (VIII^e)

Avec
AMAC



à
cheminée
brevetée S.G.D.G.

GAIN DE
PUISSANCE
ECONOMIE
MAXIMUM

Réglage:
40 rue de Villiers
LEVALLOIS
251.46

REFECTIONS D'EMBIELLAGES REALESAGES DE CYLINDRES

FOURNITURES : PISTONS COMPLETS

PIECES DETACHEES — ACCESSOIRES

TRAVAUX EXECUTES PAR SPECIALISTES

DELAIS RAPIDES

PERTUISOT

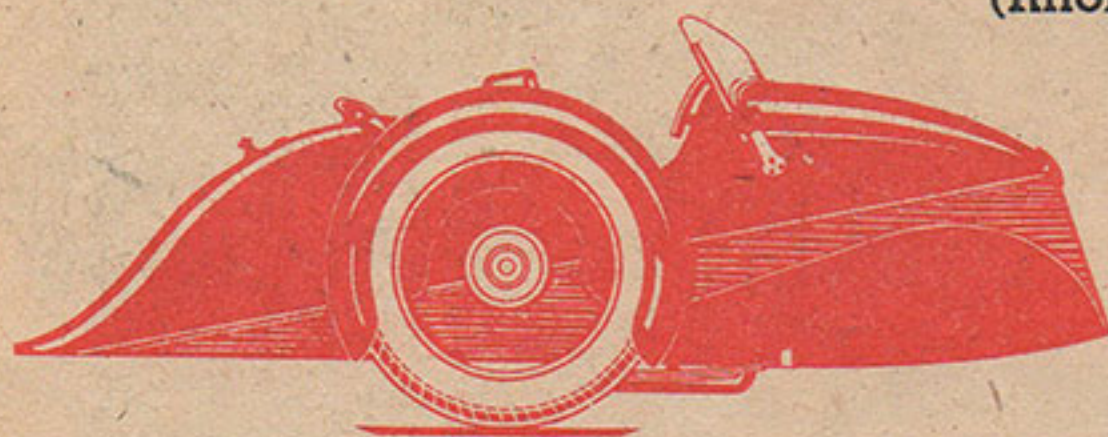
23, Rue des Acacias, 23
PARIS-17^e — Tél. ETO. 12-46



L. SIMARD

« LE SIDECAR SANS CONCURRENCE »

12, rue Antoine Primat à VILLEUBANNE
(Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :

29.500 - 34.000 - 41.000 - 42.500 - 43.000

46.000 - 51.000 - 54.000 - 59.000 - 62.000

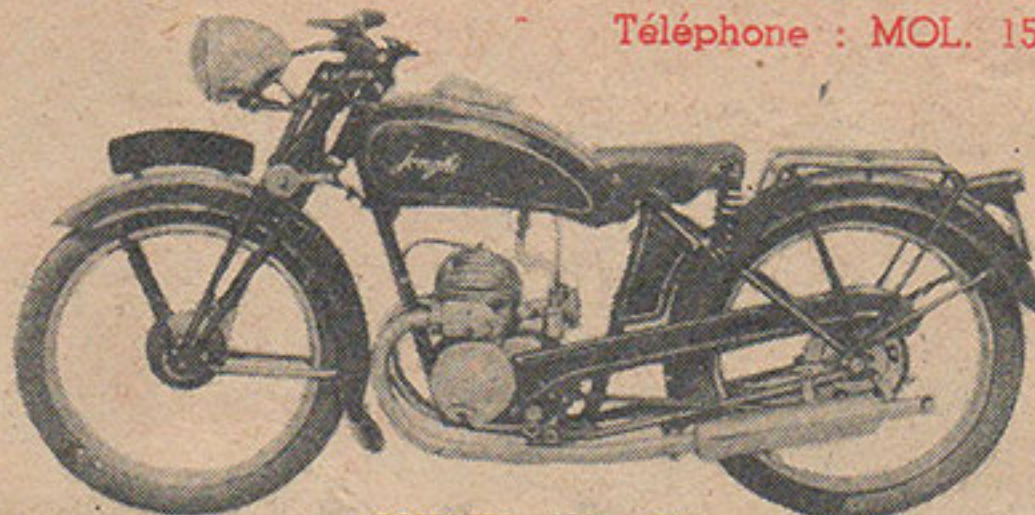
Permettant de satisfaire tout amateur de
sidecar et maintient sa devise :

LA QUALITE MAXIMUM
10.000 FRANCS MOINS CHER

Les Ets **BONNET**

172, Avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46



JONGHI 126 cmc.

LA PLUS ANCIENNE ORGANISATION DE VENTE A CREDIT

AGENT DES PLUS GRANDES MARQUES

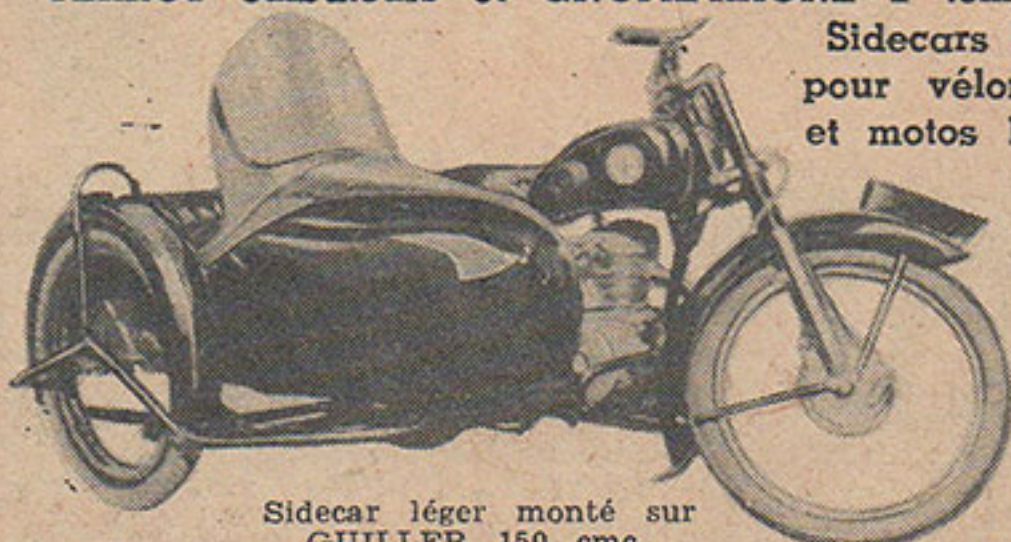
LIVRENT SANS DELAI

les Motos légères JONGHI 2 temps - sélecteur
GUILLER bloc culbuteurs AMC - Sélecteur - 4 vitesses
et les VELOMOTEURS les plus MODERNES

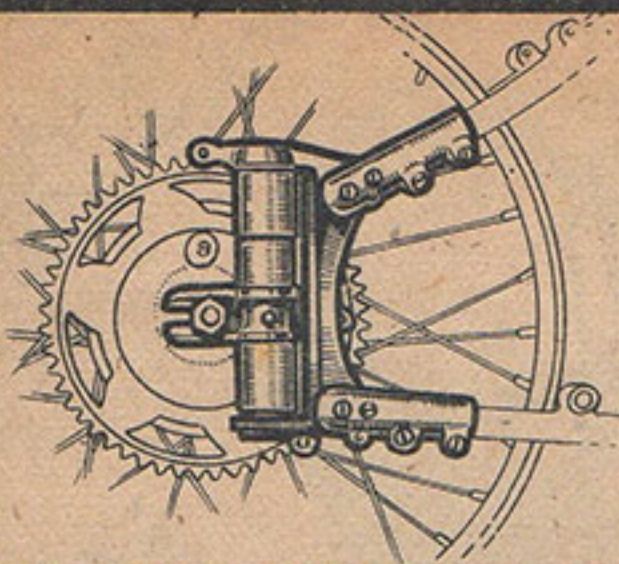
à FOURCHE TELESCOPIQUE

TERROT culbuteurs et GNOME-RHONE 2 temps.

Sidecars légers
pour vélocycleurs
et motos légères.



Sidecar léger monté sur
GUILLER 150 cmc.



SUSPENSIONS AR.
Pour VELOMOTEURS

B. R.

LA PLUS
ECONOMIQUE !

LA PLUS FACILE A MONTER !!
DONNE LE CONFORT IDEAL !!!

AGENCES DIRECTES MOTOBECANE
GNOME-RHONE — JONGHI
KÖLLER-ESCOFFIER

PIECES DETACHEES ANCIENS ET
NOUVEAUX MODELES ADAP-
TABLES POUR TOUTES MARQUES

SPECIALITES

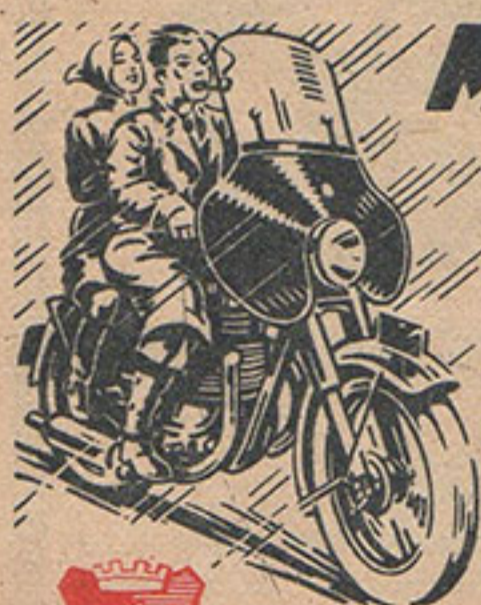
REALESAGES - EMBIELLAGES - CHEMISAGES
REVISIONS : Volants magnétiques
magnétos et dynamos

MOTOCYCLISTES - Demandez un devis pour la
revision de vos moteurs. Les travaux seront exécutés
par des spécialistes sous la direction de l'ex-cham-
pion d'Europe de Dirt-Track, Charles BELLISSENT

EXPEDITIONS RAPIDES
DANS TOUTE LA FRANCE

**SOCIETE DU
GARAGE JARDILLIER**

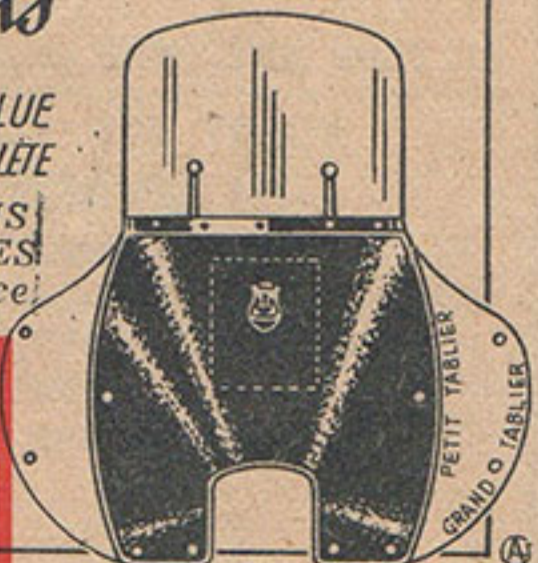
88, av. Paul-Doumer, PARIS-16^e - AUT. 18-42



MOTOCYCLISTES

*Roulez confortablement
par tous
les temps*

RIGIDITE ABSOLUE
PROTECTION COMPLETE
LIVRAISONS
IMMEDIATES
Paris-Province



BIPLEX
ETZ DELANNET
43 & 45 RUE DE LA ROQUETTE
PARIS. TEL. ROQ. 85-22

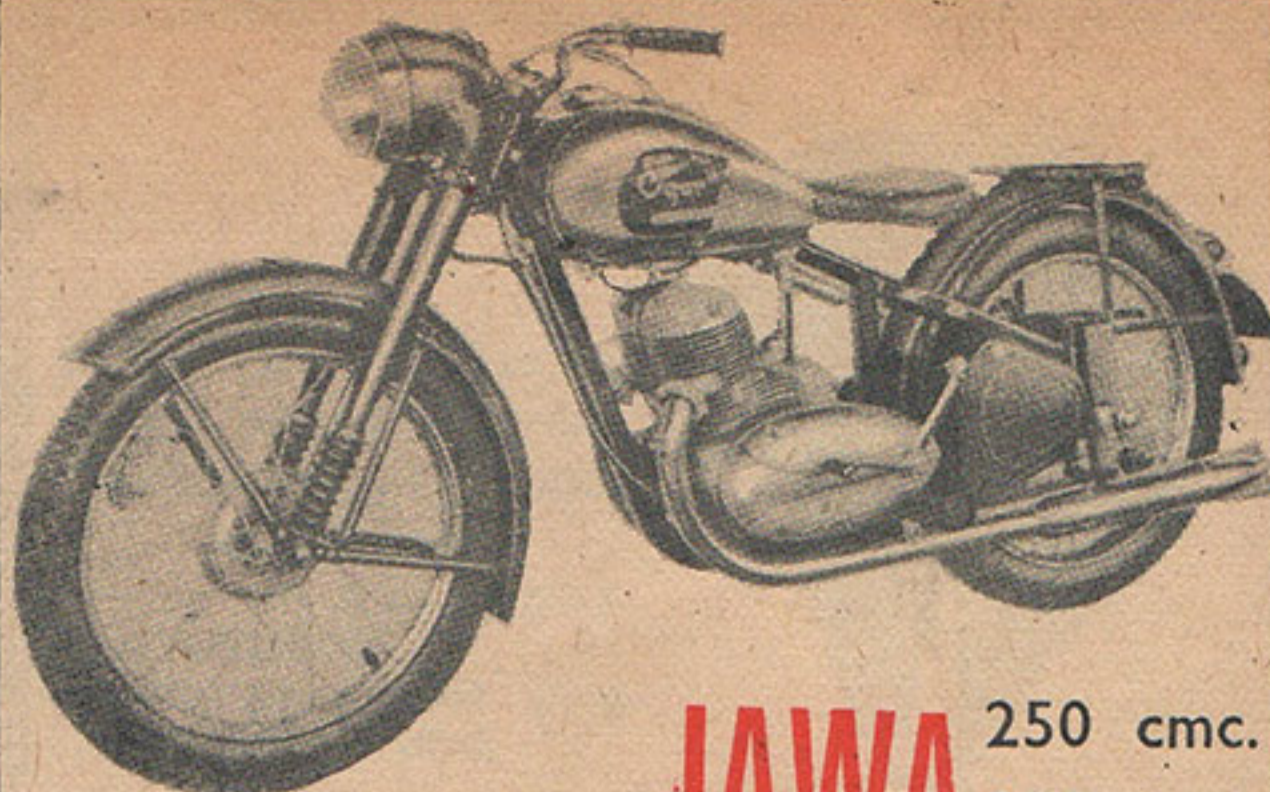
MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine

7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)

Téléphone : ETAMPES 497



JAWA 250 cmc.
350 bicyl.

Fourche avant télescopique
Sélecteur au pied - Débrayage automatique
Suspension Arrière

DISPONIBLES RAPIDEMENT
STOCK PIECES DETACHEES

AGENT GENERAL :

Ets POCH, 127, av. de Neuilly - Neuilly-s-Seine
Tél. : SAB. 61-70

CONCESSIONNAIRES POUR PARIS :

NIEL - GARAGE

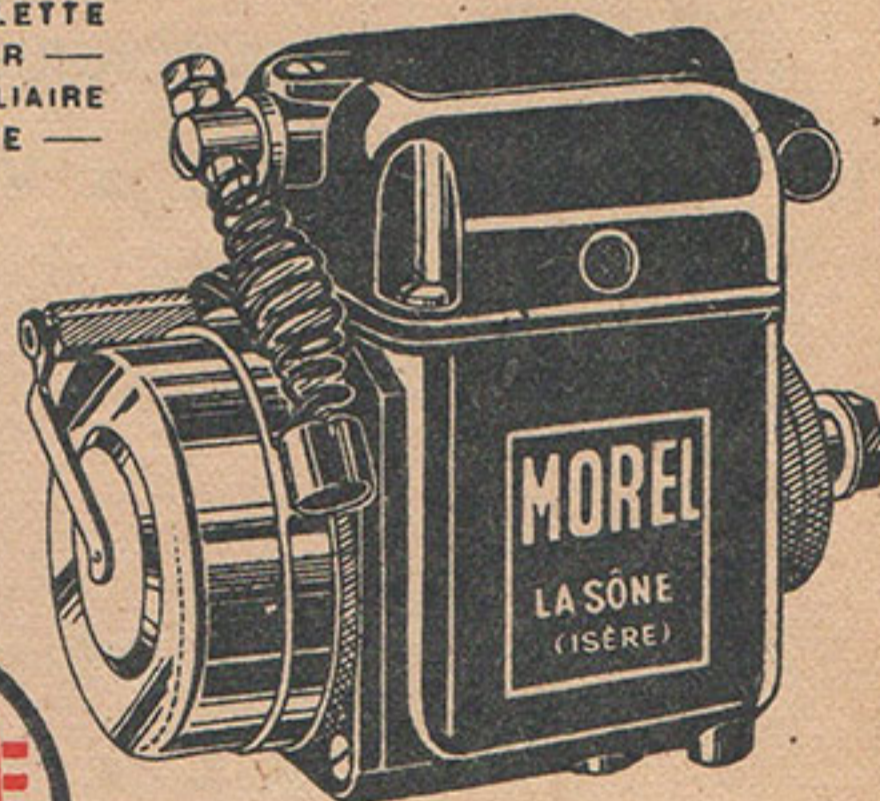
8, rue Fourcroy - 17^e
WAG. 52-62

JEANNIN

11, av. de la Porte-de-la-Plaine - 15^e
LEC. 80-62

MAGNETO

POUR MOTOCYCLETTE
— VÉLOMOTEUR —
ET MOTEUR AUXILIAIRE
— DE BICYCLETTE —



HAVAS

USINES :

LA SONE (ISERE)

DOMÈNE (ISERE)

MOREL

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (ISÈRE) - TEL. 19

AGENCE A PARIS : 93, RUE AMPÈRE, PARIS (17^e) TEL. CARNOT 96.16

MAGNÉTOS VERTICALES - MAGNÉTOS HORIZONTALES
ALLUMEURS - INTERRUPTEURS DE BATTERIES - COUPLEURS SÉRIE PARALLÈLE
PÉDALES DE DÉMARRAGE - COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE - RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

GRANDE EXPOSITION

S.A.R.L. — Paul LADEVEZE — 50, Rue Brunel — PARIS (17^e)
Métro Argentine et Porte Maillot — Téléphone : ETOILE 24-66

AGENT GENERAL DES PLUS GRANDES MARQUES DU MONDE — AGENCE OFFICIELLE POUR
GILERA — NORTON — ARIEL — BROUGH-SUPERIOR — DOUGLAS — PANTER — RUDGE —
O.E.C. — SCOOTERS A.G.F. ET SIDECARS

Les Ets LADEVEZE vous offrent pour les vacances un choix unique de motocyclettes neuves ou état de neuf (50 à 60 motos étrangères) garanties 6 mois

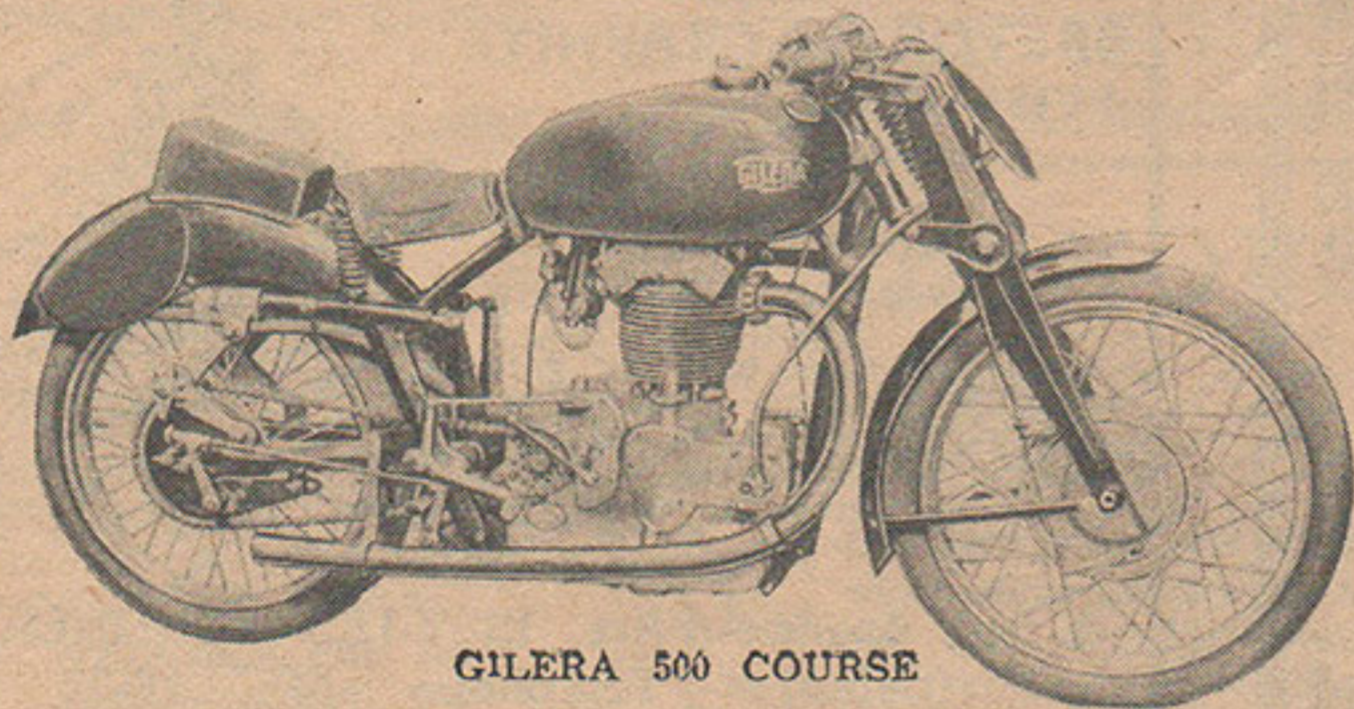
PETITS CREDITS — ACHAT — ECHANGE — VENTE — REPRISE

PRENONS TOUTES MOTOS RECENTES EN DEPOT-VENTE

PIECES DETACHEES ASSUREES POUR TOUTES MOTOS VENDUES

Suspension AR. Chaînes - Pneus - Chambres Lycett - MERRAT - Batteries - Sacoques - Guidons, etc.

Venez admirer les 500 cmc. GILERA course, gagnantes des principales épreuves de vitesse :
Circuit de TARARE : 1^{er} Houel, 2^e Collot ; Circuit de VESOUL : 1^{er} Collot, 2^e Houel ; Circuit d'AN-
GOULEME : 1^{er} Collot ; Circuit de NICE : 1^{er}
Bandirola ; Circuit de MADRID : 1^{er} Houel.



GILERA 500 COURSE

Tous sur motocyclettes

GILERA

La fameuse 600 cmc. course en side — La Saturno 500 cmc. de sport.

EXPEDITION FRANCE ET COLONIES

Vendons avec ou sans reprises superbe cabriolet décapotable 11 légère Citroën. Disposons d'épaves en très mauvais état toutes marques vendues avec papiers, pouvant être immatriculées.

René BONNET

La Plus Puissante Organisation de Vente
LIVRE DE SUITE — VENTE LIBRE
VELOMOTEUR « PONEY 50 »

MOTOBÉCANE

LIVRAISON TOUTE LA FRANCE 44.520 Frs

Concessionnaire des Grandes Marques

GNOME-RHONE — TERROT — JONGHI

LIVRAISON IMMEDIATE DE VELOMOTEURS

CONTRE BONS — Catalogue ctre 30 frs timbres

ATTENTION, UNE SEULE ADRESSE :

28, rue Ernest-Renan, ISSY-LES-MOULINEAUX
à 50 m. Métro Pte de Versailles. Tél. : MIC. 03-72

USINES et BUREAUX

93, Route d'Heyrieux

— LYON —

42, Rue Brunel

PARIS

Magneto France

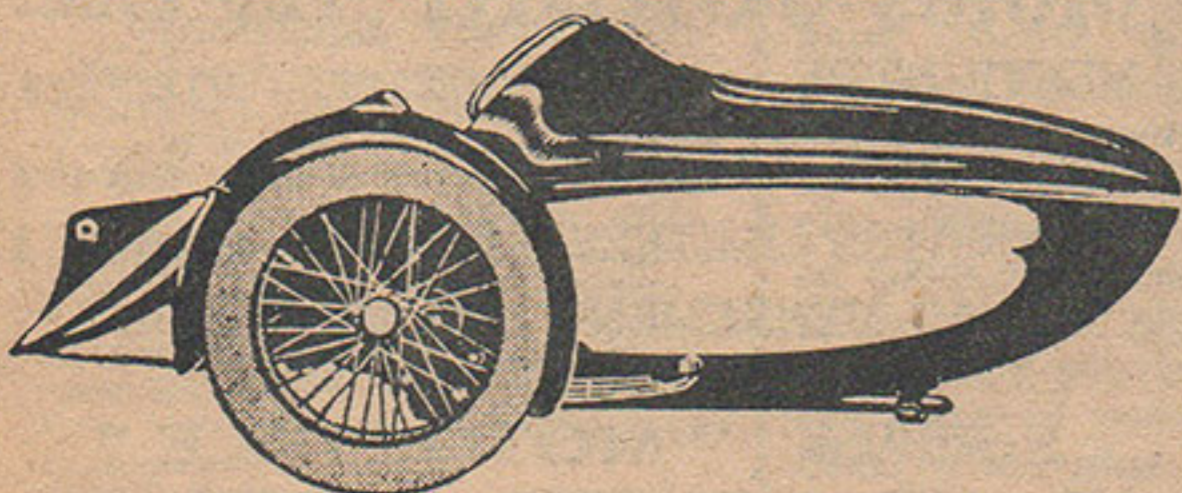
L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLET

des
CYCLES, VELOMOTEURS, MOTOS

René BONNET

DISTRIBUTEUR DES SIDECARS ET SCOOTERS

BERNARDET



MAGASIN DE VENTE : 28, RUE ERNEST-RENAN, 28
ISSY-LES-MOULINEAUX (Seine) — Métro Por'e Versailles
Tél. : MIC. 03-72 — Catalogue contre 30 francs timbres



*Pédalez
sans effort
vite et loin*

AVEC LE MERVEILLEUX

DERNY

*la nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem*

DEMANDEZ LE CATALOGUE

DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé

Tél. DIDerot 76-01

PARIS (XII^e)



"MOTO GUZZI,"

17 JUIN 1949

ILE DE MAN (Angleterre)

TOURIST TROPHY

LA COURSE DE MOTOCYCLETTES
LA PLUS DIFFICILE DU MONDE

250 cmc. — 1^{er} M. Barrington sur moto GUZZI
2^e T. Wood sur moto GUZZI
Tour le plus rapide :
R. H. Dale sur moto GUZZI
28' 09" moyenne 129 kms 430.

500 cmc. — Tour le plus rapide :
Bob Foster sur moto GUZZI
25' 14 moyenne 144 kms.

S. A. MOTO GUZZI
MANDELLO DEL LARIO (COMO) - ITALIE

LA COURSE... LA ROUTE...

...MEMES PROBLEMES

MEMES SOLUTIONS !



Nos succès en course
sont votre garantie pour
votre moto ou votre voiture
de tourisme.

BRETOCYL GRAPHITÉ

Le « Superlubrifiant des Champions »
et le « Champion des Supercarburants »
PROTEGE VOTRE MOTEUR CONTRE L'USURE ET
EN EST LE

VERITABLE BOUCLIER

AVEC
BRETOCYL GRAPHITÉ :

PUISSANCE,

SOUPLESSE,

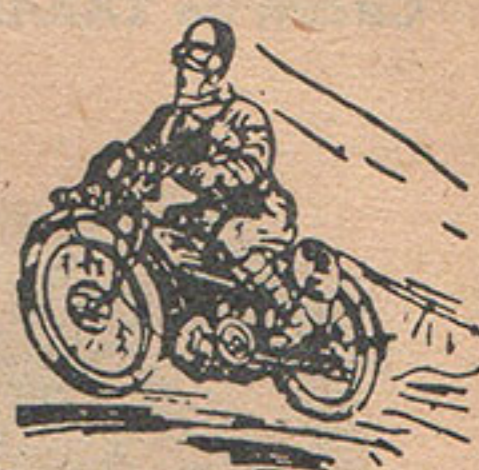
SECURITÉ,

CLIQUETAGE EVITÉ,

ECONOMIE D'ESSENCE

ASSURÉE

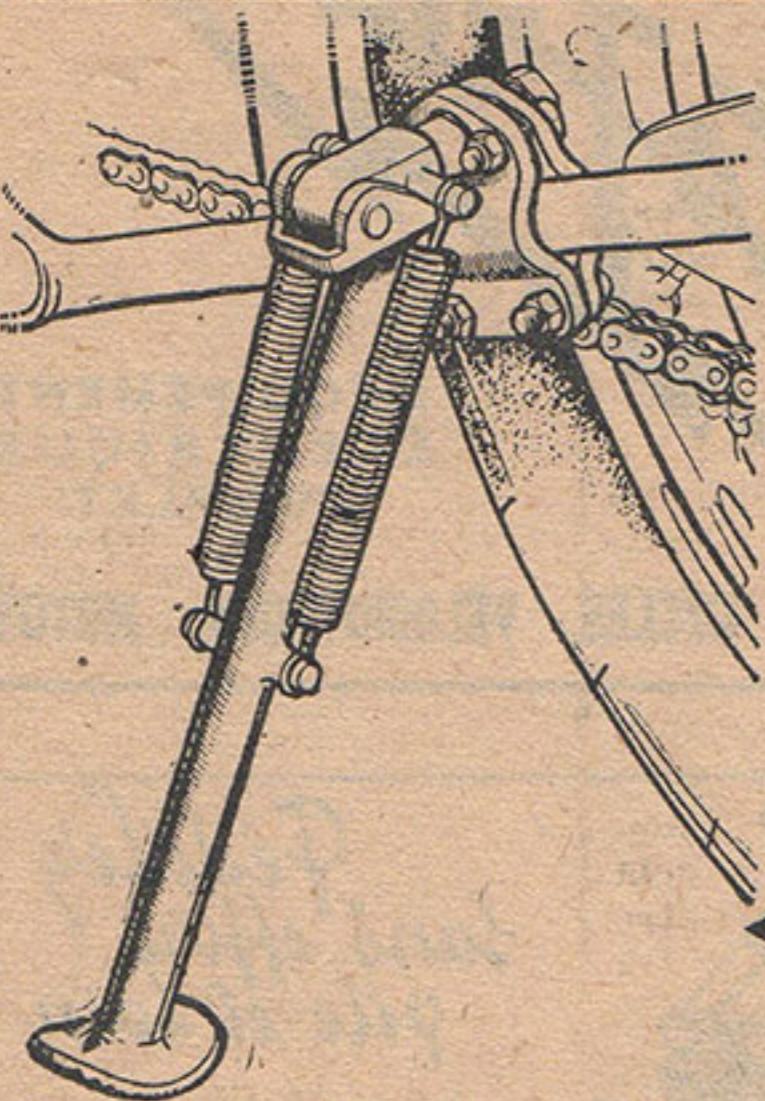
En vente dans tous les garages,
Stations-Services, Motoristes ou
BRET-OIL qui vous enverra son
coffret de propagande de 15 flacons-doses, correspondant
à 150 litres d'essence, pour le prix de 595 francs.



Société BRET-OIL

4, rue Jeanne-d'Arc, ISSY-LES-MOULINEAUX
(Seine) — Téléphone : MIC. 18-30

Enfin une béquille latérale !



PLUS DE
BEQUILLE
ECRASEE.

PLUS DE
GROS EFFORTS

Se monte sur
toutes
grosses motos
Vélocycleurs
et motos légères



Breveté S.G.D.G.

Demandez à votre détaillant ou grossiste

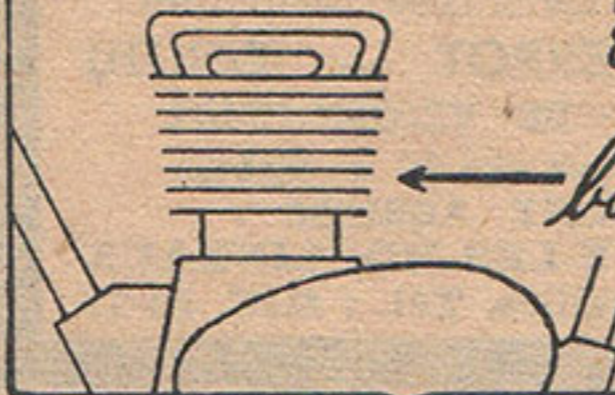
R. DANVIGNES

6, BOULEVARD RICHARD-LENOIR - PARIS-11^e

Tél. : ROQ. 29-28

Segments Amédée Bollée

pour l'Automobile
& pour la Moto



bonne compression
longue durée

SENSATIONNEL !

Motos JONGHI 126 cmc.

VENTE LIBRE

3 VITESSES — SELECTEUR

Prix : **81.000 Fr.** + Taxes Locales

QUANTITES LIMITEES **Hâtez-vous !**

1^{er} VERSEMENT : 25.000 FR.

LIVRAISON 1 MOIS ENVIRON

Société "MOTOCYCLE"

166, RUE LAFAYETTE — PARIS (10^e)

Tél. : NORD 07-59

(Métro Gare du Nord)

(Catalogue contre 30 frs timbres poste)



La Moto

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE :

12, RUE DE CLERY, 12
(Immeuble métro Sentier)
PARIS (2^e)

Moto revue

REVUE TECHNIQUE INDEPENDANTE
ET DE DEFENSE DES USAGERS
REDIGEE PAR DES MOTOCYCLISTES
POUR DES MOTOCYCLISTES

Fondée en 1913. Directeur-Fondateur : Camille LACOME

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

TEL. : GUT. 73-32. GUT. 73-33. GUT. 73-34. GUT. 73-35.

Le Numéro : 25 francs

N° 950. — 1^{er} JUILLET 1949

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 N°	240 fr.	340 fr.
24 N°	480 fr.	600 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N°s du Salon, de Noël, etc.) et vous économiserez plus de 120 francs sur l'ensemble des numéros de série.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) :

MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e.

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, votre adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement nouveau.

● Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement et alors collez au dos du talon de chèque votre bande d'abonnement découpée et corrigée s'il y a lieu.

● Evitez le chèque banque sur la province, le talon du chèque postal vous servant de reçu.

● Pour tout changement d'adresse, envoyez 15 frs en timbres avec la dernière bande, rectifiée très lisiblement.

◆ CHANGEMENT DE VITESSE A COMMANDE ELECTRIQUE

On se souvient qu'une des premières boîtes de vitesses Cotal figurait sur une moto exposée au Salon. Or l'idée vient d'être reprise par B.M.W. sur une nouvelle 500 cmc. Le gros avantage est que la manette de commande est montée sur le guidon.

◆ POURQUOI PAS DES MARCHEPIEDS

Nous avons eu quelques machines avec des marchepieds et en particulier une Indian et une Motosacoche. Ils ont l'avantage d'offrir une bonne protection et de permettre d'allonger de temps en temps les jambes. Ils donnent une bonne assise et, on se souvient que la célèbre Dixon les employait en course.

BELLES VICTOIRES DE NORTON

Les nouvelles Norton s'avèrent dignes de leurs aînées. Dans le North West 200, disputé en Irlande, Belle a remporté la catégorie 500 devant deux autres Norton et Daniell la catégorie 350 cc., mais de quelques mètres seulement devant Frith sur Velocette.

Et au T.T., si Frith a pris sa revanche, Norton est quand même 3^e et 4^e en 350 cmc. et remporte les 2 premières places en Senior.

◆ MAIS QUEL RAFFUT

Le bruit de ces petits racers de 125 cmc. est quelque chose d'effarant. Les D.K.W. de course sont presque silencieuses par comparaison !

◆ LE PASSAGE DES FRONTIERES FACILITE ?

Des entrevues ont lieu actuellement à Genève afin d'examiner un projet de convention internationale portant sur les facilités accordées aux automobilistes et motocyclistes pour le passage des frontières.

Pour l'instant, trois projets de modifications douanières sont envisagés pour l'application immédiate à l'échelle européenne.

Rappelons pour terminer, pour se rendre en Belgique, le passeport n'est plus nécessaire.

IL NOUS FAUT DES PNEUS

COMMENT le marché noir arrive-t-il à s'approvisionner, nous n'en savons rien, mais le fait est qu'il est florissant. Il paraît en effet que 90 % des véhicules actuellement en circulation sont chaussés à neuf. Par contre, il est extrêmement difficile d'obtenir, auprès des services officiels de répartition, des bons de pneus. Quant aux usines, elles produisent presque autant de pneus qu'en 1938 et doivent ralentir leur fabrication faute de place dans leurs magasins. Nous nous trouvons là encore en face d'une situation anormale par la faute d'un dirigisme qui ne veut pas abdiquer, et de services répartiteurs qui ne veulent pas comprendre que leur temps est révolu et qu'ils doivent enfin disparaître.

La qualité des pneus actuels est supérieure à celle des pneus d'avant-guerre. Pour économiser l'essence et les machines, on roule moins vite, et l'usure des enveloppes est moins rapide. L'économie peut être chiffrée à 30 % au moins.

La politique de restrictions et de paralysie économique est désormais préconisée. C'est également une question de sécurité. Quand les pneus n'ont plus de sculptures, on dérape, quand ils montrent la toile, on dérape et on est exposé à des accidents graves, plus encore à moto qu'en auto. Faute de pouvoir trouver à un prix abordable des « rechanges » (alors qu'au marché noir, on obtient tout ce qu'on veut), nous devons faire rechaper nos enveloppes, mais par là, immobiliser notre moto, ou alors rouler jusqu'à l'éclatement, avec tous les risques que cela présente. Nous en avons assez de risquer notre vie par la faute des pouvoirs publics. On nous répète à longueur de journée que la situation économique s'améliore et que la production ne cesse de croître. Mais alors pourquoi empêcher les industriels d'écouler leur production et de pouvoir utiliser leur matériel d'une manière rationnelle en conservant leur personnel. Les allemands ne sont heureusement plus là pour confisquer nos produits. Les usines pourraient tourner à plein et les besoins des usagers pourraient être satisfaits. Les restrictions n'ont plus de raison d'être, et doivent disparaître. Dussent certains intérêts particuliers en souffrir.

◆ TRIOMPHE DE... TRIUMPH EN AFRIQUE DU SUD

La marque Anglaise Triumph vient de faire une splendide démonstration dans le « Port Elizabeth 200 », puisqu'elle enlève les 3 premières places. Ce qui est le plus curieux, c'est que le premier pilotait une « Speed Twin » et les deux autres des « Grand Prix ».

◆ LE MILLIONIEME MOTEUR JAP

La firme anglaise J.A. Prestwich and Co, constructrice des moteurs de motocyclettes JAP, vient de célébrer récemment la construction de son millionième moteur. Dans ces dernières années, la maison JAP s'est spécialisée dans la fabrication de moteurs marchant à l'alcool pour machines de speedway.

◆ 450 CMC. POUR 75 TONNES

B. A. construit un monolindre à soupapes latérales, à régime assez lent et en équipe divers véhicules industriels et en particulier de petits tracteurs sur rail destinés au service des gares. Ces petits tracteurs traînent des wagons pesant 75 tonnes. Assurément cela va moins vite qu'au T.T. et l'allure maximum est voisine de celle d'un homme au pas.

◆ NOUVELLE CORGI

Les nouveaux modèles de cette machine de poche ont un changement de vitesse à deux rapports avec commande manette ou sélecteur au pied et une fourche télescopique.

◆ UNE JAWA 500 CMC.

C'est une machine très nette d'aspect équipée d'un bicylindre jumelé à quatre temps à distribution par arbre à cames en tête. Le reste de la machine rappelle les autres modèles.

◆ POLICE MOTOCYCLISTE

Il y a plus de trente ans que nous réclamons une police de la route spécialisée et montée sur des motos rapides. Peu à peu ce vœu se réalise. C'est ainsi qu'à Poitiers 30 policiers motocyclistes viennent de recevoir un entraînement spécial. Ils sont montés sur des Terrot 500 d'un nouveau modèle très rapide.



◆ **LE PRIX DES VELOMOTEURS GIMA**

La maison Gima nous indique les prix de vente actuels de ses productions. Le vélomoteur 125 se vend 120.822 fr. et le prix de la 150 est de 139.271 fr.

Il y a donc lieu de rectifier ces deux chiffres dans le tableau des prix que nous avons fait passer le 17 juin.

◆ **LA SOCIETE NATIONALE DE LA VENTE DES SURPLUS FERMERA SES PORTES LE 15 OCTOBRE**

Constituée en décembre 1946, afin de prendre en charge, conserver et vendre les quelques 2 milliers de tonnes de matériels répartis tant en France que dans notre empire colonial, la S.N.V.S. sera dissoute le 15 octobre.

La vente de ce matériel très divers, dans lequel l'automobile et la motocyclette figuraient pour une bonne part, a permis à la S.N.V.S. de réaliser un chiffre d'affaires de 68 milliards, chiffre qui se portera après liquidation à près de 75 milliards de francs.

◆ **ASTUCES**

Sur les A.J.S. du T.T. on remarquait que sur le bouton de vidange du moteur était fixé un aimant. L'idée est très ingénieuse, car cet aimant retient les particules métalliques en suspension dans l'huile et qui constituent la partie la plus importante des dépôts qui engorgent les canalisations. Il est même possible que les gommages, résultat de l'oxydation de l'huile et qui s'agglomèrent autour des particules métalliques soient également, au moins en partie, retenues.

◆ **RUMEURS D'AMERIQUE**

Il paraîtrait qu'Indian ajouterait quelques centimètres cubes à la cylindrée de ses nouveaux modèles, de manière à la porter à 250 et 500 cc.. Une quatre cylindres sortirait bientôt, mais ce ne sont là que des bruits qui courent dans les milieux motocyclistes américains.

◆ **PIQURES**

Quand on a été piqué par une guêpe ou une abeille, il faut, paraît-il, tremper un bout de son mouchoir dans l'essence et l'appliquer doucement sur la piqûre. L'aiguillon sort et on peut l'enlever. Le remède est également efficace contre les piqûres de moustiques.

◆ **UN PARTISAN DE LA COURROIE**

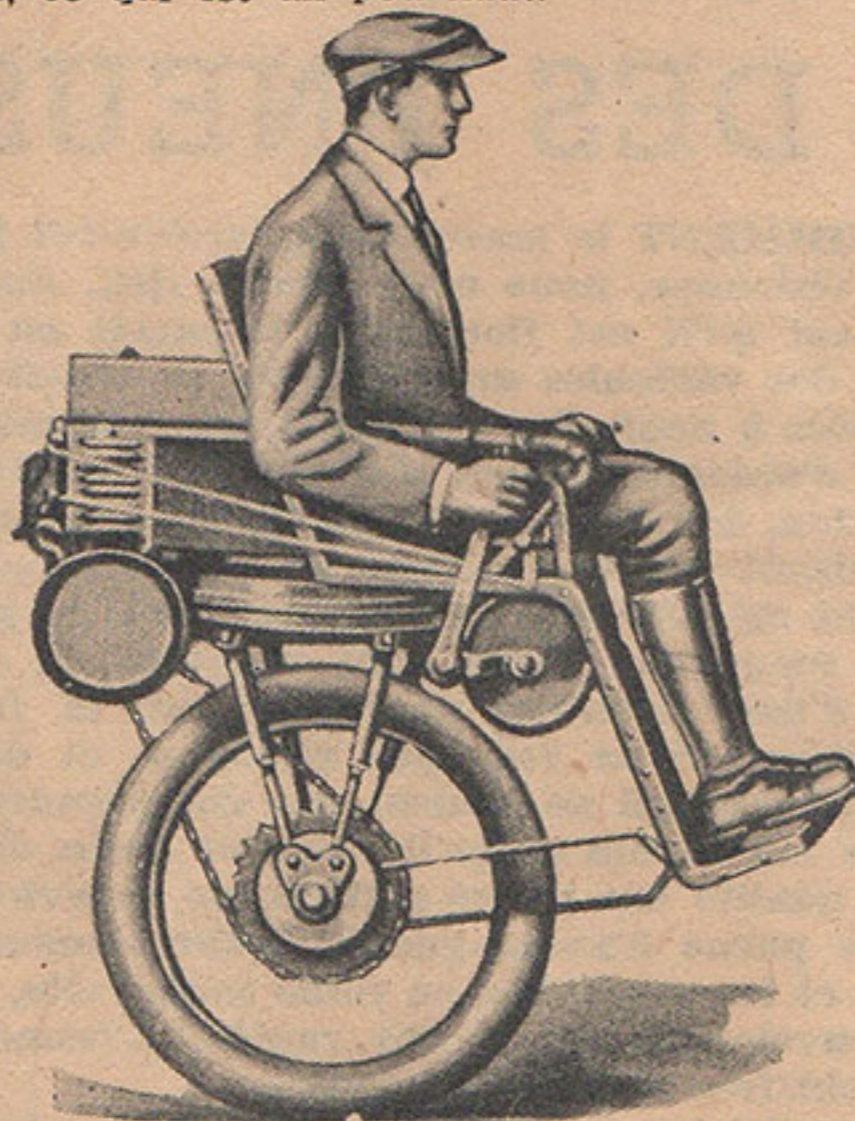
C'est également un lecteur de « Tout le Système D » qui s'exprime en ces termes : « Je dois d'abord dire combien il est dommage qu'on ait abandonné les courroies (de moto) pour le sacro-saint progrès. Quand votre courroie est usée, vous la changez, simplement, mais quand votre chaîne est usée, vous êtes dans l'obligation de changer la chaîne primaire, la chaîne secondaire et les quatre pignons. Aujourd'hui cela fait une belle facture et de forts risques d'avoir à faire à façon la moitié des dits pignons ».

Toute opinion peut se défendre. Néanmoins, il semble que le correspondant ci-dessus ait négligé les inconvénients pratiques de la courroie, au moins sous sa forme classique. Par ailleurs, la courroie (toujours sous son apparence habituelle), ne convient guère à la transmission primaire des motos, et la combinaison « chaîne-courroie » était adoptée presque universellement aux environs de 350 et au-dessus. Ceci diminue déjà de 50 % la valeur des arguments exposés en faveur de la courroie. Il faut également

tenir compte de son allongement, du patinage par temps de pluie, et de la facilité avec laquelle elle se déchirait ou se rompait à l'attache. Nous en parlons par expérience, ayant eu dans notre jeunesse deux machines munies de cette transmission.

◆ **UNE BONNE IDEE**

Sur la petite James 125 il y a des pare-chocs latéraux moyennant un léger supplément. Ils rappellent ceux employés sur les machines américaines et ils servent de support à des protège-jambes. La petite James est équipée d'un bloc Villiers à deux vitesses. A notre avis, c'est sur les petites machines que 3 et même 4 vitesses sont les plus utiles. La grande vitesse est de 8,47 à 1, ce qui est un peu bas et la première de 13 à 1, ce qui est un peu haut.



Un inventeur américain réalisa cette motocyclette à roue unique aux environs de 1930. Tout l'ensemble est disposé sur un gyroscope horizontal qui assure l'équilibre. Un gyroscope plus petit, placé sous le siège mais dans la position verticale, permet de se diriger. Le moteur commande directement la roue par l'intermédiaire d'une chaîne. Dans le tambour solidaire de la roue, sont enfermés l'embrayage et le frein. Des manettes bien à portée de la main, permettent de régler la carburation et l'allumage.

◆ **LE GRAND PRIX AUSTRALIEN**

Il s'est disputé à Bathurst (Nouvelle Galle du Sud). Il n'y eut pas moins de 217 concurrents applaudis par 30.000 spectateurs. Les épreuves étaient courtes (31 miles pour les Lightweigh et 58 miles pour les autres catégories, soit respectivement 8 et 15 tours du circuit. Le célèbre coureur australien Hinton prit un mauvais départ dans la catégorie Senior et fut éliminé au second tour. Ce fut Bat Byrnes, sur Norton, qui gagna. Mais Hinton triompha en 250 cmc. sur Velocette et en 350 cmc. sur Norton. Il y eut également deux épreuves pour amateurs sur 4 tours. La première fut gagnée par Han-



Le jeune Lamborot, fils du spécialiste lyonnais des D.K.W., peut aussi briguer le titre du plus jeune motocycliste.

son sur Velocette. Dans l'autre ce fut une Vincent H.R.D. pilotée par Astley qui gagna devant plusieurs autres machines de la même marque.

— **MOTS CROISES** —

HORIZONTAL

I. Fut digne à l'envers. — II. Indice antidétonnant. Armée vassale. — III. Prend soin des moteurs. — IV. Pour mesurer les surfaces planes. — V. Mesure de bois de chauffage. — VI. Doublé, c'est un véhicule poussif. Dans la Seine inférieure. — VII. Reconnaître le propriétaire d'un véhicule, grâce au numéro. — VIII. Précède les verbes anglais à l'infinitif. — IX. Les vitesses de ce genre sont dangereuses. — X. Rat musqué. — XI. Pas vieille.

VERTICAL

1. Rivalité sportive. — 2. Les coureur du « Tour » en franchissent plus d'un. En Judée et en Arabie. — 3. Agressio. ou début. Pas dur. — 4. Mouche piqueuse. Une marque de Moto-Noblesse Allemande mêlée. — 5. Sur la croix, 3 des 4 lettres d'une vieille marque motocycliste disparue. — 6. Dans la Marne. Suprême perfection. — 7. En Algérie. En ravitaillement. — 8. De terre ou de beurre. D'une péninsule. — 9. Comprimée. Dans l'eau. — 10. Conjonction. Département embrouillé.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I										
II										
III										
IV										
V										
VI										
VII										
VIII										
IX										
X										
XI										

Résultats dans notre prochain numéro

le feuilleton du débutant

GRAISSAGE ET NETTOYAGE

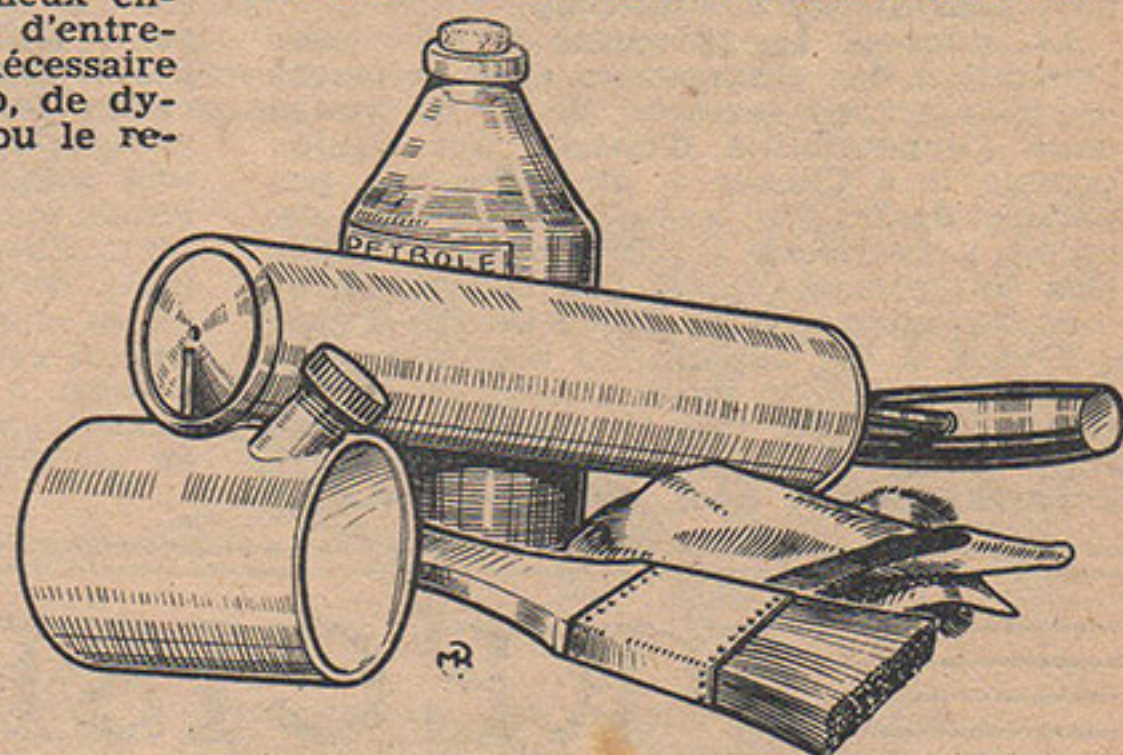


Le nombre des autres points à graisser varie suivant la construction de chaque machine. On fera bien, dès l'achat, de se procurer une notice d'entretien. Cette dernière est livrée d'office avec une moto neuve, mais dans le cas d'une machine d'occasion, on court le risque de ne pouvoir se la procurer facilement, beaucoup de constructeurs ayant renoncé à éditer celles qui concernent leurs modèles d'avant-guerre. Il faut alors avoir recours à la complaisance d'un autre motocycliste possesseur de l'opuscule en question. On risque d'y trouver des « tuyaux » importants et certaines astuces de graissage ou d'entretien qui peuvent éviter de sérieux désagréments, surtout avec un modèle assez ancien. Sur certains d'entre eux, dont la culbuterie n'est graissée que par un problème brouillard d'huile, il faut injecter dans les axes de culbuteurs, à intervalles rapprochés, un peu de graisse très résistante à la chaleur. De même, on fera bien, avec un petit pinceau, d'enduire les queues de soupapes de bonne huile graphitée. Certes, les superculasses à bain d'huile et les graissages à circulation continue nous ont débarrassés, sur les modèles récents, de ces petites opérations fastidieuses. Mais il faut tenir compte du nombre important de motos anciennes qui circulent encore, et que le coût élevé des machines plus récentes, même d'occasion, incite à conserver longtemps encore. Un amateur adroit peut éviter une dérivation d'huile aux soupapes ou à la culbuterie, dans le cas d'un moteur à soupapes en tête, ou mieux, ce que nous avons vu jadis sur une machine sport préparée pour la compétition routière, un grais-

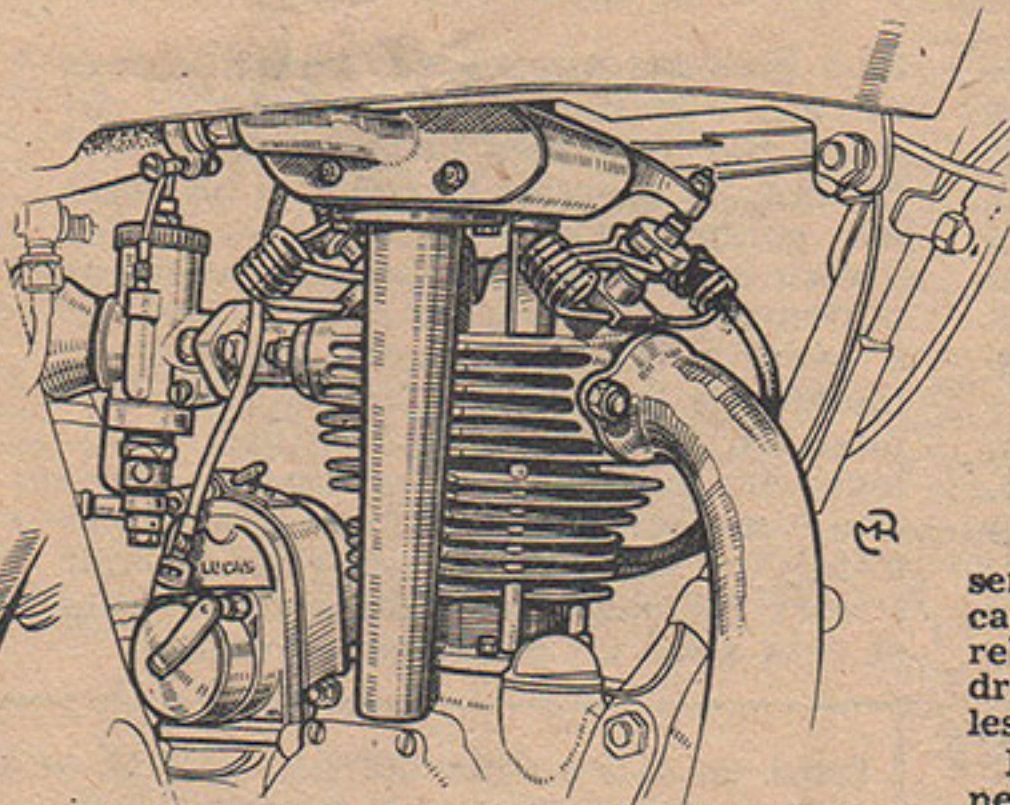
sage entièrement indépendant, avec un petit réservoir séparé qu'il est facile de disposer à l'intérieur du cadre, et même à dissimuler dans l'espace existant sous le réservoir. Ces transformations sortent déjà du domaine du simple bricolage, et le motocycliste insuffisamment compétent ou mal outillé pourra les faire effectuer par un bon mécanicien qui n'y trouvera, lui, aucun embarras, et réussira du premier coup.

L'examen de la machine ou, mieux encore, la consultation du manuel d'entretien vous apprendront s'il est nécessaire de graisser la chaîne de magnéto, de dynamo, la transmission primaire ou le re-

La culbuterie de la Spéciale Rontex de Marchand, étant abondamment graissée, possédait un tube d'évacuation d'huile que l'on peut distinguer sur le carter de culbuterie.



Quelques ustensiles indispensables pour le nettoyage de votre machine. Il est préférable d'utiliser le pétrole à l'essence, pour le nettoyage des pièces mécaniques, ce liquide asséchant moins que l'essence

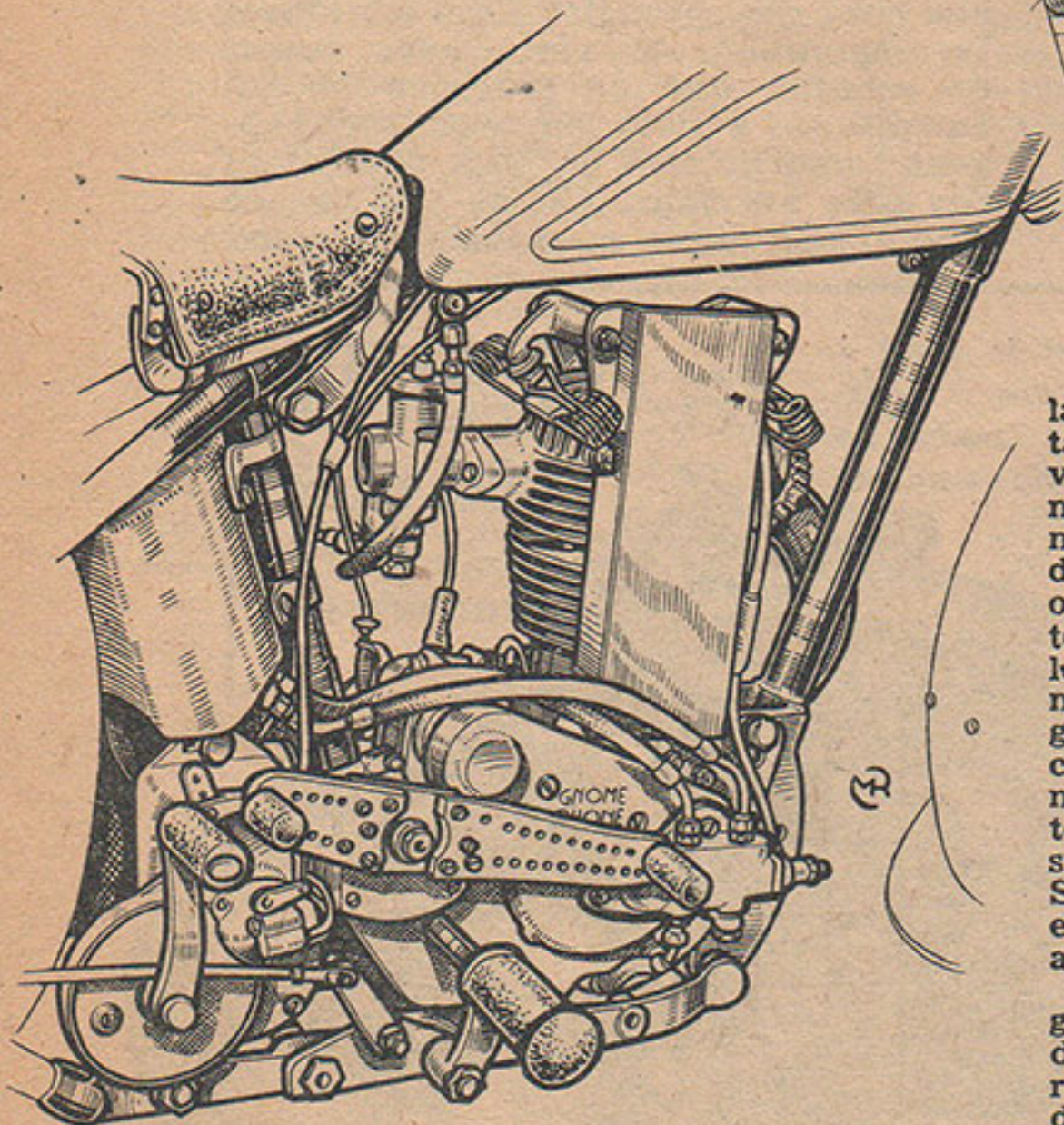


lai démultiplicateur (attention à ce détail avec les anciens vélomoteurs monovitesse). Les organes électriques s'accommodent mal de tout excès de graissage, mais ce n'est pas une raison pour ne pas déposer, tous les 2.000 kms environ, deux ou trois gouttes d'huile sur l'axe du marceau du rupteur et la même quantité sur le feutre graisseur de came du volant magnétique. On sera bien inspiré en graissant très légèrement au doigt la came de la magnéto. Les roulements de magnéto nécessitent à de très longs intervalles une petite quantité de graisse spéciale pratiquement infusible dont la S.K.F. 28 est le type le plus connu (il existait également chez Bosch et Texaco... avant la guerre, une qualité analogue).

Pour en terminer avec le graissage général, recommandons aux motocyclistes d'empoigner de temps en temps la bûchette et d'humecter chaque articulation de tringles (levier de vitesses, freins de pédales, frein et sélecteur) et de leviers (guidon) d'huile légère. Dans le cas d'un sélecteur à graissage indépendant, il faut également garnir les cliquets et les res-

sence) constitue le meilleur système décapant. Certains « placards » absolument rebelles seront enlevés à l'« antigou-dron », le même que celui employé pour les carrosseries automobiles.

Nous avons commencé à décrire par le nettoyage du moteur et des organes mécaniques, car c'est celui qu'on doit, en toute logique, entreprendre en premier lieu et le plus souvent possible. Il n'offre pas de difficulté spéciale. Celui de la partie cycle est un peu plus compliqué et réclame plus de soins qu'on ne lui en donne généralement. Il est cependant indispensable, tout d'abord parce qu'il est du devoir du motocycliste de présenter une machine aussi propre et élégante que possible (ne soyez ni incroyables, ni ironiques en lisant ces lignes. Nous sommes tous intéressés directement par la propagande en faveur de la moto). C'est d'ailleurs un motif de satisfaction personnelle non négligeable. Ensuite il ne faut pas oublier que l'émail et le chrome sont autant, sinon davantage, des enduits protecteurs que des décors prévus pour le plaisir des yeux. La plupart des constructeurs l'ont compris et la résistance de certains émaux vitrifiés est un sujet d'émerveillement pour tous les mécaniciens. Nous avons vu des machines militaires datant de la première guerre mondiale dont le cadre était certainement aussi brillant qu'à la sortie de l'usine, en



Remarqué au Bol d'Or, cette culbuterie possédant un graissage de distribution par pompe.

dépit d'un service d'une extraordinaire dureté. En revanche, nous avons, hélas, connu la peinture insuffisamment épaisse et guère plus résistante qu'un léger vernis. La « présentation de guerre » de certaines machines de chez nous a incité cette réflexion. En tout état de cause, si on veut conserver à nos machines leur aspect flatteur, il faut leur donner les soins voulus. Il ne s'agit pas de les « bichonner » inconsidérément et hors de propos, mais de le faire avec soin et méthode.

Frenons l'exemple d'une machine ayant accompli, par mauvais temps, une longue étape. Si elle a séché pendant le parcours, on pourra remettre au lendemain le grand nettoyage. Sinon, on sera bien inspirée en essuyant sans retard les parties mouillées, principalement les pièces polies ou chromées, à plus forte raison si la machine stationne dans un endroit frais. En principe, mais en principe seulement, les possibilités de l'industrie moderne doivent nous permettre de laisser sécher l'humidité sans craindre la rouille. Mais (nous en parlons en pratiquant), deux précautions valent mieux qu'une, et on agira sagement en se mettant sans retard à l'ouvrage.

Là encore, les produits utilisés pour l'entretien des carrosseries nous rendront les plus grands services. Si on se trouve dans l'impossibilité d'obtenir un liquide comme le « Clinoto », on mélangera par parties égales du gas-oil et du pétrole, qu'on pulvérisera sur les parties émaillées (ou peintes), ainsi que sur les chromes au moyen d'un pulvérisateur genre « Flytox ». On laissera les souillures s'en imprégner (si on a le temps et la patience, deux ou trois pulvérisations seront utiles pour les endroits les plus chargés). Après quoi, avec une éponge,

une peau de chamois ou un chiffon de coton trempés dans l'eau, on retirera délicatement le sable, la terre, les graviers et le cambouis qui partiront très facilement. On essuiera ensuite avec un chiffon sec (employez toujours du coton, et non de la toile de lin), et ainsi, le nettoyage sera complet, sans risque de rayure ou d'arrachement de l'émail. Si on constate un léger manque, par suite d'un choc, on le retouchera sans tarder grâce à une petite boîte de peinture de la teinte appropriée que tout motocycliste soigneux doit avoir dans son atelier. La rouille est une ennemie redoutable qui s'insinue par le passage le plus infime, et exerce avec le temps des ravages surnois, mais certains. On termine l'opération en lustrant l'émail au moyen d'un liquide ou d'une cire appropriés, qui donnent à la fois un bel aspect et protègent contre la corrosion. Pour le chrome, on peut l'astiquer avec un des produits d'entretien bien connus, à condition de le choisir de toute première qualité et exempt d'acides (ceux prévus pour l'argenterie et les glaces sont de loin les meilleurs). La protection du chrome est assurée par le passage d'un chiffon gras sur les parties polies. Certains n'hésitent pas à passer sur les endroits les plus exposés, mais non soumis à la chaleur, un vernis incolore très résistant. Toutes ces précautions s'imposent également pour une machine qu'on doit immobiliser un temps assez long (pour l'hiver par exemple). Elles peuvent sembler fastidieuses, mais celui qui a véritablement l'amour de sa machine en comprendra la nécessité. Il est navrant de rencontrer un beau « racer » que la négligence de son conducteur a transformé en peu de temps en un amas de ferraille.

(à suivre)

PRECISION

EVIDEMMENT une moto 1949 ressemble beaucoup, par son aspect extérieur à une machine de 1935, mais il ne faut pas se laisser leurrer par cette similitude. Il y a une énorme quantité de perfectionnements qui n'apparaissent pas à première vue, mais qui sont extrêmement importants. Les matériaux actuellement utilisés s'améliorent sans cesse. Si les guerres ont d'énormes effets de destruction, elles provoquent, en compensation, des progrès considérables dans la métallurgie. Nous commençons à en ressentir les effets. Nous voyons apparaître nombre de techniques nouvelles, chromage, étamage, traitements par induction, procédés de soudure, etc... La résistance à l'usure en est considérablement accrue malgré les efforts considérables qu'impose à nos moteurs et aux autres organes l'augmentation de la puissance spécifique. La fonte dont est constitué le cylindre n'est plus la même, le fini non plus. La forme des chambres d'explosion a évolué, ainsi que celle des pistons. On voit les segments de jadis, grossièrement débités dans une masselotte. Il y a une évolution invisible mais dont nous bénéficions.

La précision d'usinage n'est pas moins intéressante. Nous n'en sommes plus au dixième de millimètre, mais au micron. Il est bien passé le temps où parmi les moteurs d'une série, certains, sans qu'on sût exactement pourquoi, avaient des performances supérieures aux autres. On pouvait alors parler de machines spéciales que pouvaient se procurer certains privilégiés

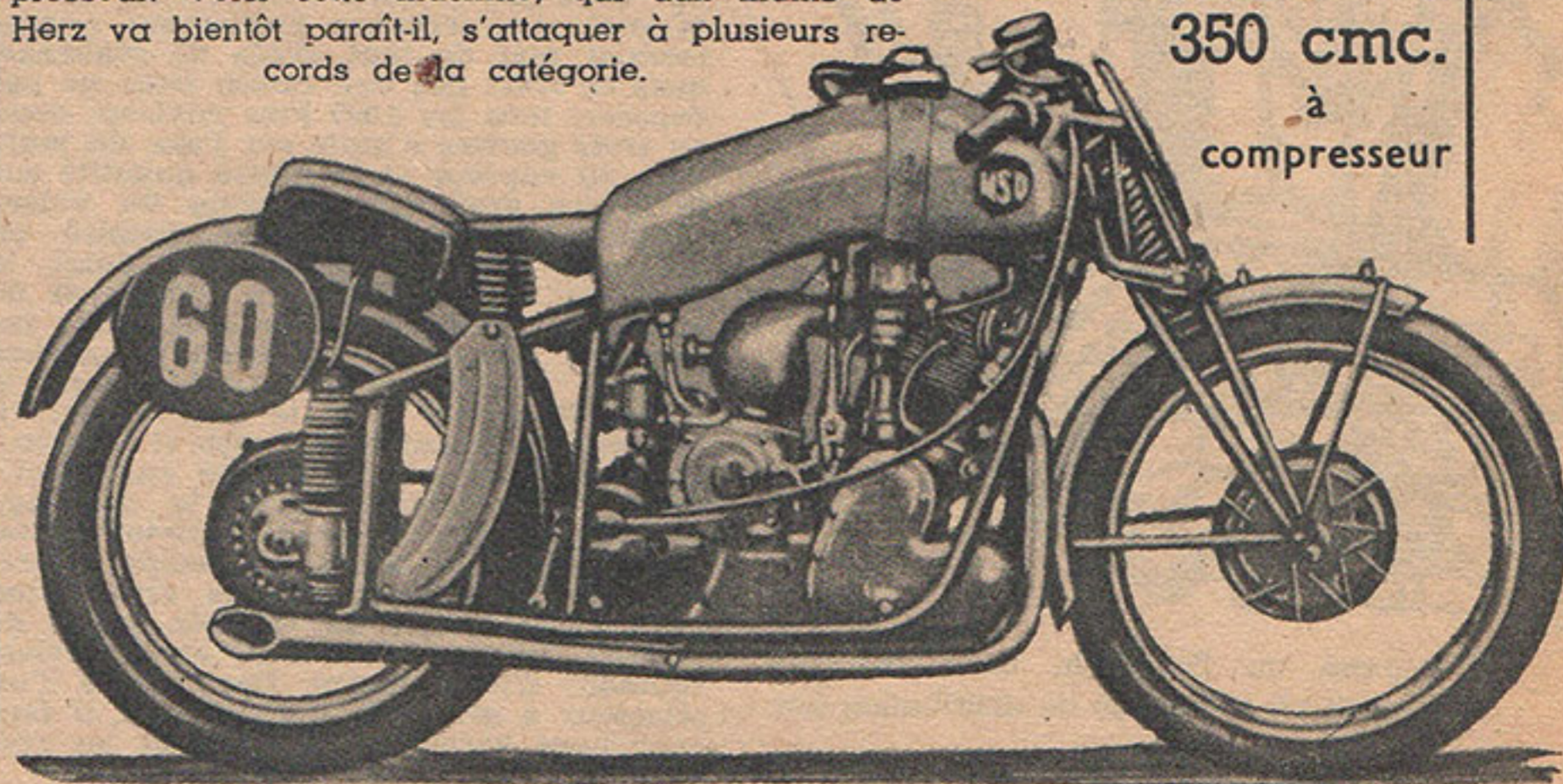
bien en cour auprès des constructeurs et des résultats extraordinaires obtenus par quelques metteurs au point. En fait, on pouvait souvent, si on avait les connaissances techniques et l'adresse manuelle nécessaires, améliorer nettement une machine. On arrivait à réduire les frottements grâce à un meilleur assemblage. On polissait culasse et tubulures. On arrivait à alléger les pièces en mouvement, à obtenir un meilleur équilibrage. Au fond c'était le bon temps où l'on pouvait encore utilement faire de la mécanique et cela avec un outillage sommaire.

Aujourd'hui nous avons des moteurs qui fonctionnent parfaitement sans demander autre chose que des soins élémentaires, vidanges, décalaminage, réglage des soupapes à des intervalles de plus en plus espacés. On nous livre des machines de compétition ou de course avec lesquelles nous pouvons prendre le départ sans aucune précaution préliminaire. Et le meilleur conseil que l'on puisse donner à un motocycliste 1949, c'est de ne pas toucher à sa machine et de se contenter de lui donner de l'essence et de l'huile, de régler les soupapes et de décalaminer tous les dix mille kilomètres, de retendre les chaînes de loin en loin, de les graisser et c'est tout. Pratiquement une révision annuelle sommaire suffit à assurer une saison exempte de pannes et d'ennui.

Mais malgré tout, il viendra un moment, après 50.000 kms ou plus où des signes de défaillance se produiront, où la consommation d'huile (symptôme le plus net de l'usure) deviendra beaucoup plus élevée, où le moteur deviendra bruyant, cognera et perdra de sa vitalité. Une réfection totale du moteur et de la machine s'imposera. Mais elle devra être effectuée avec la même précision que l'assemblage de la machine neuve. Et c'est ce que nous ne pouvons réaliser avec notre outillage primitif. Nous pouvons à la rigueur, si nous sommes adroits et bien outillés, démonter et remonter un moteur, encore faudra-t-il beaucoup de patience. Mais nous ne pouvons bien entendu ni effectuer un réalésage, ni ajuster un piston, ni refaire un embiellage. Et un motocycliste ne le pourra non plus. Comment serions-nous sûrs qu'un piston elliptique du type actuellement en usage, sera exactement aux cotes voulues ? Comment ajusterions-nous un axe de piston ? Et nous pourrions allonger la liste. Il existe pour toutes ces opérations des machines modernes à haut rendement qui ne trouvent leur place que chez des spécialistes qui effectuent les réparations en série, avec autant de rapidité que de précision et qui en utilisant à plein leur outillage, peuvent l'amortir tout en nous consentant des prix normaux. On ne fait pas de bonne mécanique au rabais et quand

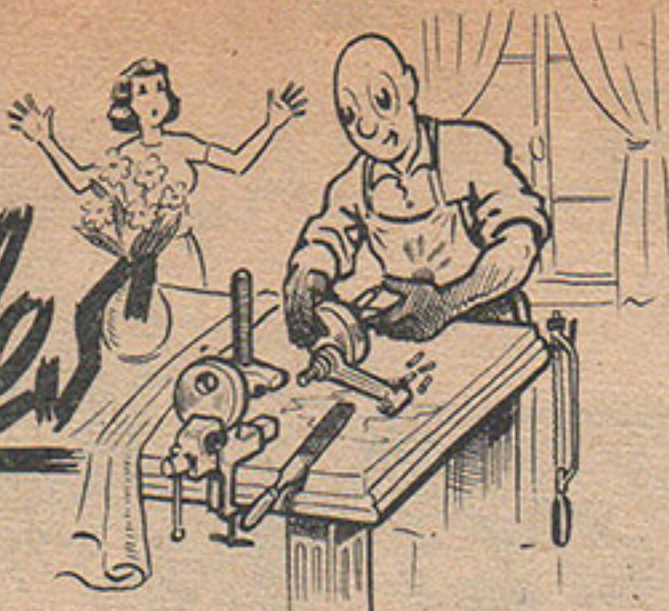
Dans un récent écho intitulé « N.S.U. et le sport » nous faisons allusion à la 350 bicylindre à compresseur. Voici cette machine, qui aux mains de Herz va bientôt paraître, s'attaquer à plusieurs records de la catégorie.

la N.S.U.
350 cmc.
à
compresseur



VIDANGEZ TOUJOURS A CHAUD. VOTRE MOTEUR S'EN TROUVERA BIEN

Réalisations personnelles



LA MOTO DE SES REVES

Notre abonné M. Jean Daulon nous écrit :

« Il me souvient d'avoir déjà vu dans « Moto-Revue » une rubrique ouverte à la motocyclette telle qu'on pourrait la concevoir dans l'avenir et il avait été présenté quelques dessins imaginés par les motards eux-mêmes et qui ne manquaient pas d'originalité.

Je ne crois pas qu'il soit vain de revenir sur cette initiative, car elle a au moins pour résultat de faire connaître aux constructeurs les desiderata des usagers lorsque du moins ils ne sont pas trop fantaisistes.

J'ai pour ma part près de vingt ans de pratique et pour avoir longuement apprécié ainsi les défauts de certaines constructions, il m'est souvent arrivé d'imaginer une moto idéale, mais réalisable, dont je me permets de vous présenter la ligne et la structure.

Il s'agit de savoir d'abord si on veut faire de la moto ou de l'auto. Si l'on opte pour des raisons de légèreté, maniabilité, accessibilité, faible encombrement et consommation, prix d'achat et d'entretien, etc., il ne faudra pas se perdre en rêveries sur des organes qui font justement sa différentiation avec l'automobile (carénages, sièges, moteurs compliqués, etc.).

Nous devons donc nous borner à rechercher des solutions assez classiques tout en nous efforçant d'agrémenter la ligne, de simplifier les organes et d'augmenter le confort.

Il n'est d'ailleurs pas question d'imaginer une moto type an 2000, car nous n'avons aucun élément pour cela et ce serait à coup sûr un terrain ouvert à la fantaisie.

La ligne peut se trouver plus harmonieuse par la diminution du diamètre des roues, solution qui a fait déjà son apparition dans l'automobile populaire et dans certains prototypes de motos de petite cylindrée, même du genre compétition. Cette modification permet par ailleurs d'abaisser notablement le siège du pilote et de son passager éventuel et ceci pour une plus grande stabilité. Des garde-boues plus volumineux et plus enveloppants pourront être réalisés avec moins de tôle, ce qui est déjà une économie.

Au point de vue confort on pourra prévoir des pneus ballons à faible pression, une selle unique pour deux personnes, ce qui évitera la dénivellation du passager, une suspension AR du type télescopique qui a déjà fait ses preuves et une fourche AV du même genre et complétée

par un compensateur d'oscillations horizontales destiné à remédier aux réactions de la roue AV.

Le cadre serait de préférence du type double berceau en tôle d'acier en forme, le moteur un flat-twin à deux temps de cylindrée variable selon l'usage auquel il est destiné (utilitaire ou tourisme), l'éclairage et l'allumage par batterie, le réservoir en selle (facilité de démontage) et la transmission par cardan, système qui paraît le mieux s'adapter à une suspension AR télescopique.

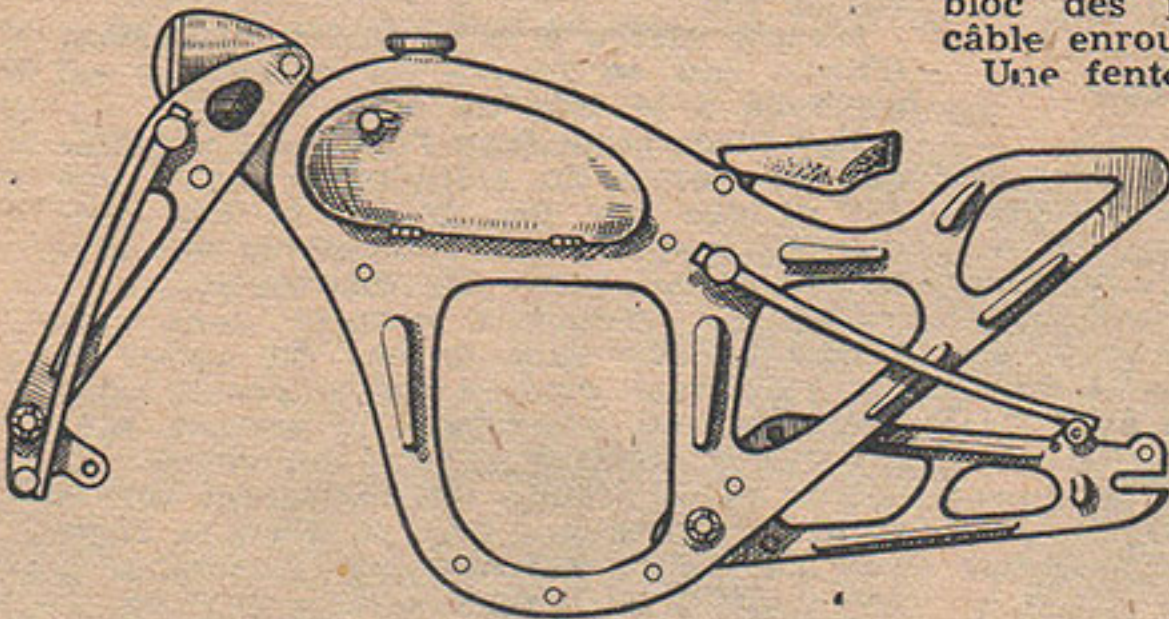
Le seul carénage qui pourra être envisagé pour le mauvais temps consistera en deux plaques cintrées de matière plastique transparente servant de protège-jambes et d'une troisième plaque fixée sur le guidon comme coupe-vent, lesquelles seront rapidement amovibles et ne gêneront en rien pour l'accessibilité des organes principaux ».

UNE AUTRE REALISATION D'AMATEUR POUR MARCHER AU GAS-OIL

Ayant lu dans un récent numéro de « Moto-Revue » l'article « Comment faire marcher nos machines au gas-oil », notre abonné M. Dobet nous fait savoir qu'il roule depuis quelque temps au gas-oil avec un procédé un peu différent de celui que nous présentions le mois dernier.

En effet, le gas-oil, contenu dans le réservoir principal, arrive au carburateur au moyen d'une longue tubulure en cuivre, qui vient s'enrouler autour du cylindre, dans les espaces existants entre les ailettes. Evidemment ce serpent en cuivre ne touche ni le cylindre ni les ailettes, afin que l'air puisse circuler librement.

Les départs se font à l'essence, et au bout de 15 kms on branche le carburateur sur le gas-oil. M. Dobet termine en recommandant de façon formelle le filtrage du carburant, plusieurs de ses amis, utilisant ce procédé, ayant eu leurs moteurs détériorés pour ne pas avoir suivi ce conseil.



Le cadre en tôle, conçu par M. Dupuis (ci-dessus) et ci-contre la moto idéale d'après M. J. Daulon.

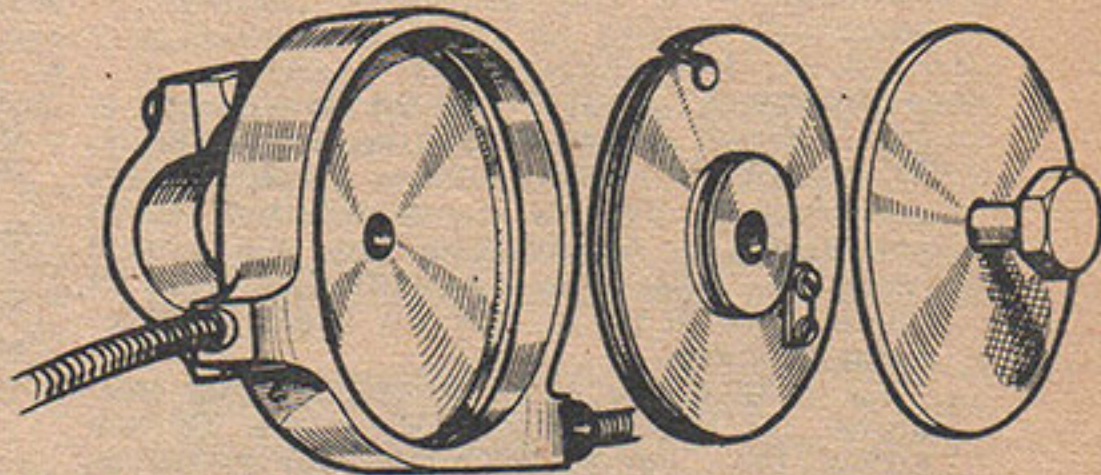
Nous publions dans cette rubrique les modifications, transformations ou perfectionnements souhaités ou réalisés, aussi bien par des professionnels de la moto, que par des amateurs. N'hésitez pas à nous adresser croquis, plans ou photos, avec quelques lignes d'explication.

REDUCTEUR POUR COMMANDE A CABLE SOUPLE

Dans certains dispositifs de commande par câble souple, utilisés pour les volets des gaz de carburateur, la commande est trop brutale et ne permet pas un réglage progressif.

C'est ce que pense notre abonné M. Cournaud, qui pour remédier à cet état de chose, a réalisé et breveté un réducteur adaptable aux commandes de gaz souples.

Ce réducteur est constitué par un boîtier de forme circulaire dans lequel est introduit un disque taillé de manière à former deux poulies solidaires, dont l'une



a le diamètre du boîtier et l'autre un diamètre plus petit, la grande poulie coopérant avec une rainure du boîtier pour enserrer un câble libre à une extrémité, et fixé à la poulie à l'autre, la seconde poulie servant elle-même de guide à un deuxième câble dont l'une des extrémités est libre et l'autre fixée au bloc des poulies, de manière que par action sur l'un des câbles, l'autre se déplace d'une quantité différente plus grande ou plus petite.

Le boîtier comporte des dispositifs de sortie de deux câbles, sur lesquels sont adaptés des organes de réglage.

L'ensemble est fermé par un couvercle comportant du côté intérieur un bossage formant guide pour le câble enroulé sur la petite poulie.

Une patte de fixation, portée par le bloc des poulies, serre l'extrémité du câble enroulé sur la petite poulie.

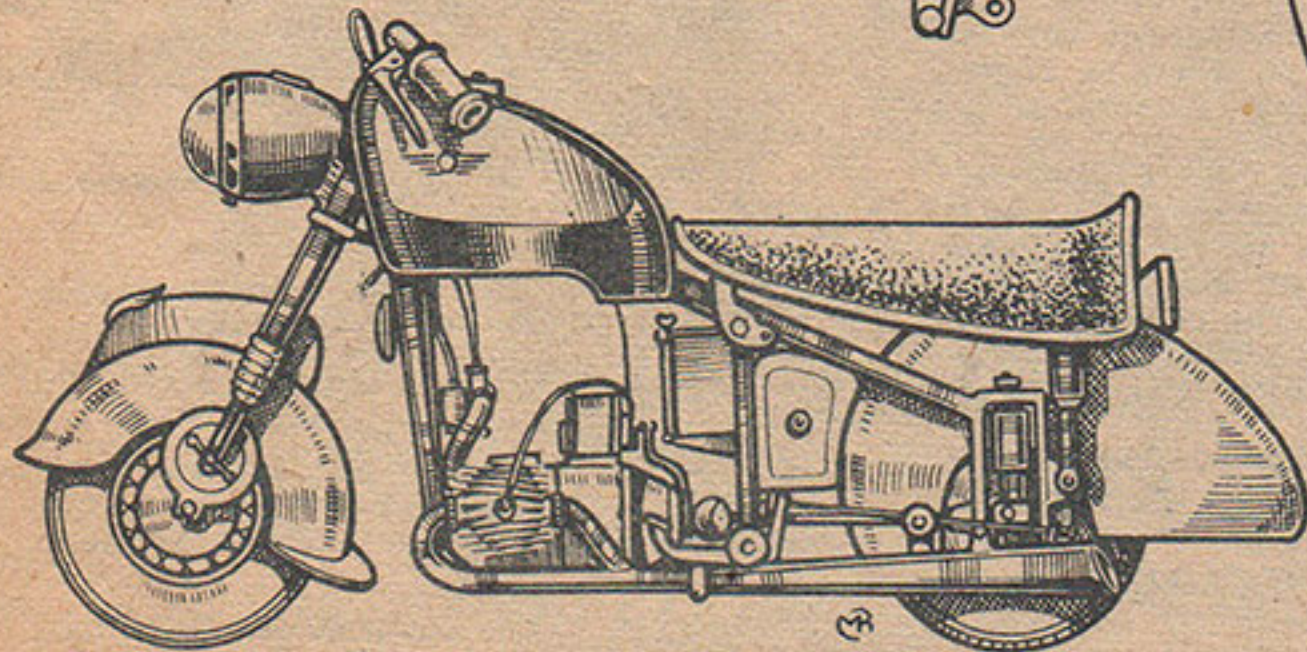
Une fente est ménagée sur le bord de la grande poulie, de manière à pincer l'extrémité du câble enroulé sur la gorge de cette poulie.

L'ensemble est monté sur une bride de fixation adaptable sur un organe quelconque.

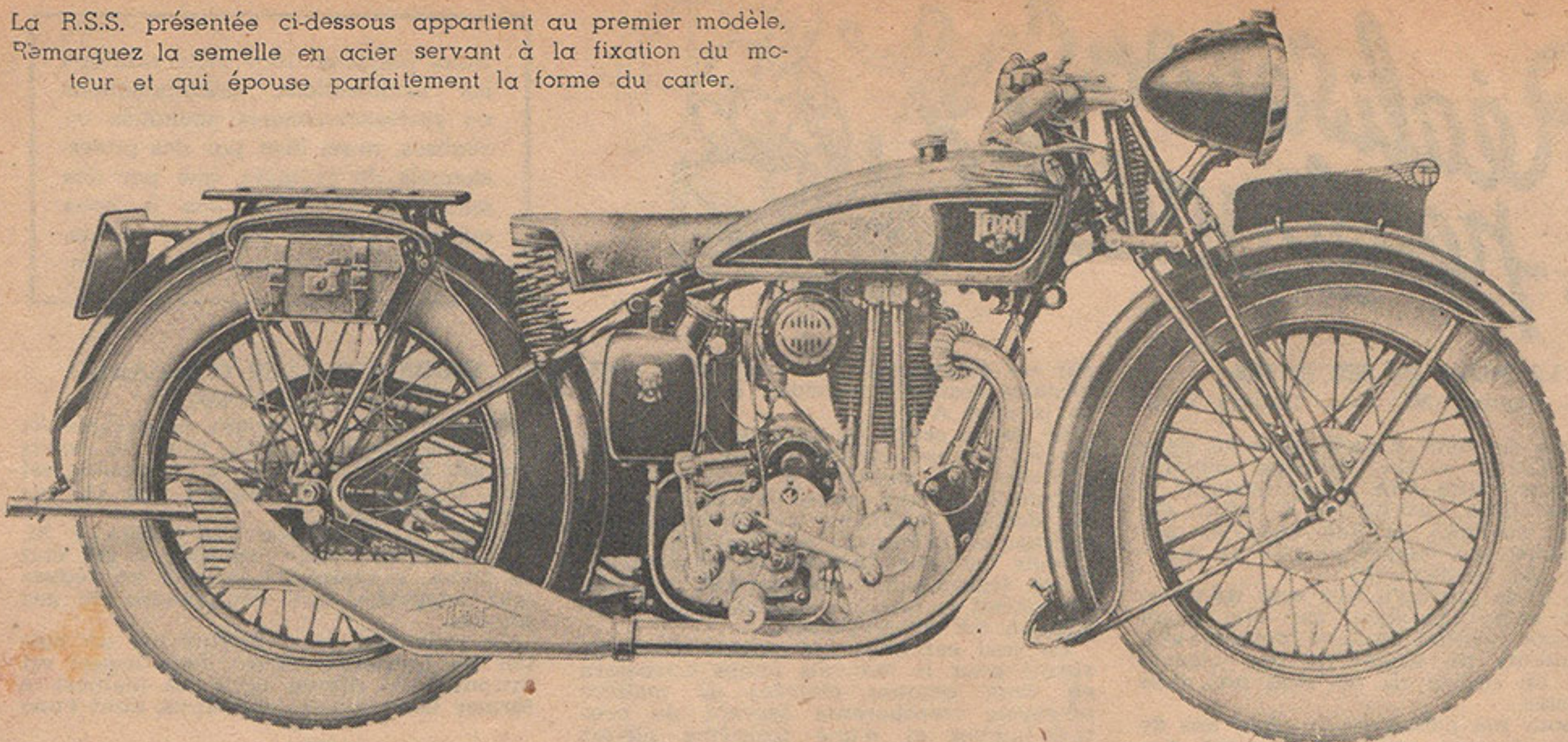
CADRE EN TOLE

Notre abonné M. Dupuis nous fait part de ses conceptions en matière de cadre de motocyclette.

Avant tout notre abonné a cherché la facilité d'exécution permettant ainsi à n'importe quel ouvrier professionnel n'ayant pas un très gros outillage, de réaliser ce cadre en tôle découpée. Ce cadre se compose de deux éléments symétriques réunis en bas par le moteur, en haut par le réservoir d'essence qui est soudé et forme ainsi poutre. Deux coffres à outils sont placés de part et d'autre du réservoir.



La R.S.S. présentée ci-dessous appartient au premier modèle. Remarquez la semelle en acier servant à la fixation du moteur et qui épouse parfaitement la forme du carter.



LORSQUE en 1932 Terrot lança sur le marché sa 500 culbutée type R.S.S., c'était à l'époque une machine très moderne en avance sur son temps. C'est pourquoi sa fabrication fut poursuivie jusqu'en 1937, date à laquelle elle fit place à la R.S.S.E. qui en était directement dérivée.

En plus d'une ligne générale plus moderne, la R.S.S.E. se distinguait de son aînée par l'emploi d'une superculasse, par un moteur nettement plus puissant, par son échappement monotube, etc...

La R.S.S.E. fut à son tour remplacée par la R.G.S.E., dont la construction est reprise depuis la libération. Un allumage par magnéto, des passages de tiges de culbuteurs venus de fonderie avec le cylindre, un réservoir d'une forme plus aérodynamique, sont les principales nouveautés que l'on trouve sur la R.G.S.E. (Notons que « Moto-Revue » passera prochainement une étude complète de ce modèle).

Cette motocyclette, nous l'avons dit plus haut, est actuellement produite en petites séries, mais n'oublions pas que Terrot nous a présenté au dernier Salon une 500 très moderne avec suspension AV et AR télescopique, selle oscillante, etc... dont les premiers exemplaires de série circuleront d'ici quelques mois. Cette dernière née des usines de Dijon se dénomme R.G.S.T.

DESCRIPTION TECHNIQUE DE LA R.S.S.

Moteur du type semi-bloc, 4 temps, alésage 84 mm, course 90 mm, cylindrée 459 cmc. Distribution par soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. Le rappel des soupapes se fait par deux ressorts à boudin concentriques. Le pignon de distribution est unique, et porte donc les deux cames. Sur la R.S.S. la distribution n'est pas enclose. La culasse est hémisphérique. Le taux de compression est de 6 à 1. Le piston bombé est monté sur une bielle dont la longueur est de 192 mm.

La puissance au frein est de 16 CV à 4.500 t.-m.

La boîte à 4 rapports avait ses vitesses commandées par un levier à main sur les premiers modèles, mais bientôt celui-ci fut remplacé par un sélecteur au pied à double pédale. Les rapports de la boîte sont 2,78 - 1,75 - 1,25 - 1 à 1, ce qui donne les rapports définitifs suivants : 3,53 - 8,52 - 6,08 - 4,87 à 1. L'embrayage comporte 4 disques à garniture de liège.

La transmission primaire s'effectue par chaîne travaillant sous carter étanche. Sa tension est réglable.

La transmission finale s'effectue également par chaîne.

Le nombre de dents des pignons sont : pignon moteur 22, embrayage 40, sortie de boîte 18, et roue arrière 46.

Le cadre des R.S.S. peut être de deux types différents.

Sur les premiers modèles, il était en tubes brasés, avec semelle en acier épousant la forme du carter moteur et de la boîte.

L'arrière du cadre était boulonné. Un tube de renfort situé à la partie supérieure du cadre donnait toute la rigidité voulue.

Sur les dernières R.S.S., à partir de 1935, le cadre était entièrement en tubes brasés, de forme berceau.

La fixation du moteur se faisait en deux points.

Il existe également deux types de fourche à parallélogrammes.

Sur les premiers modèles le ressort travaillait à l'extension, tandis que sur les dernières séries, un ressort travaillant à la compression le remplaçait.

Les amortisseurs à friction, réglables, sont situés sur la biellette supérieure.

GRAISSAGE

La maison Terrot recommande d'utiliser pour la R.S.S. les huiles suivantes : L'huile 1/2 épaisse Terrot ou Triple Shell ou Aeroshell légère ou normale.

Le graissage de la R.S.S. est du type à carter sec.

L'huile arrive à la pompe du réservoir d'huile qui se trouve en charge et est envoyée à la tête de bielle.

Par force centrifuge l'huile est projetée sur les parois du cylindre et de là elle est dirigée par des gorges et des conduits appropriés aux roulements des manetons et au carter de distribution.

Elle est recueillie ensuite dans une poche prévue dans le bas du carter et est à nouveau aspirée par la pompe pour retourner au réservoir en passant sous un viseur ménagé dans le bouchon.

Une prise d'huile en dérivation sur la conduite de retour, dont le débit se règle par un pointeau commandé par un bouton moleté, est dirigée sur les chaînes.

La pompe ne demande aucun soin ni aucun réglage. Périodiquement, il faut nettoyer les deux filtres de la canalisation qui se trouvent, l'un au sortir du carter, l'autre au départ du réservoir, et de s'assurer que les raccords sont bien étanches. Renouveler l'huile tous les 2 à 3.000 kms.

Le niveau d'huile dans le réservoir doit toujours dépasser le tiers de la hauteur à partir du fond.

ENTRETIEN ET REGLAGE

Décrasser cylindre, piston et soupapes tous les 2.000 kms. En profiter pour roder les soupapes. Vérifier l'état des segments

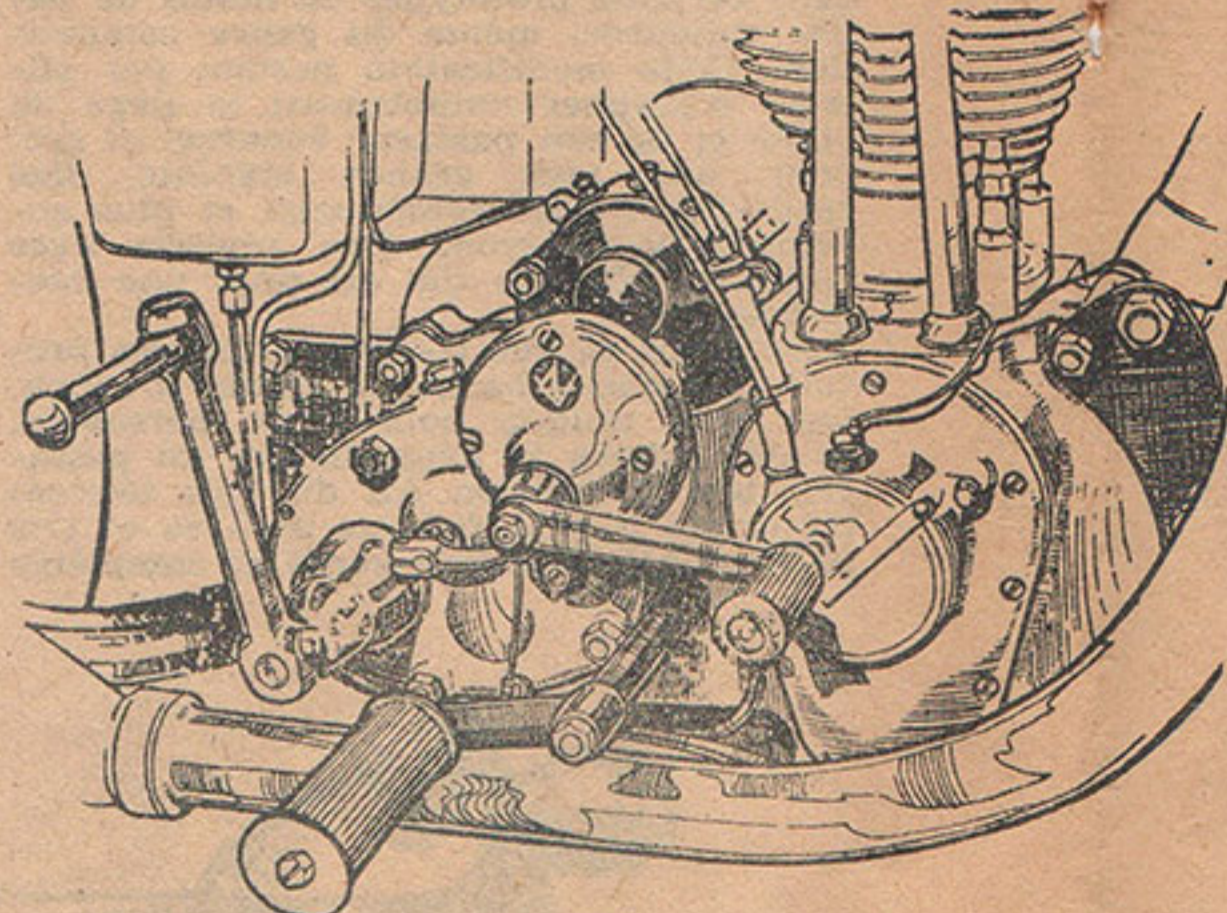
qui ne doivent pas être usés. Le jeu entre les becs ne doit pas dépasser 0 mm 3 lorsque le segment est présenté dans le cylindre.

Calage de la distribution : S'assurer très fréquemment, lorsque le moteur est chaud, que le jeu entre la queue de la soupape et le poussoir est de 1/10^e de millimètre. Un jeu supérieur cause usure, bruit, mauvais rendement.

Le calage de la distribution se fait en partant de l'ouverture admission en ayant soin de régler les poussoirs sans jeu. Les trois camelures du petit pignon de distribution permettent de déterminer le point d'engrènement le plus favorable pour obtenir le réglage désiré.

Le calage préconisé par le constructeur est : A.O.A. 14° ou 1 mm 63 - R.F.A. 60° ou 18 mm 5 - A.O.E. 65° ou 21 mm 6 - R.F.E. 17° ou 21 mm 42.

Allumage : Régler l'avance à l'allumage avant P.M.H., manette ouverte complètement à 34° ou 9 mm 35.



Pour la R.S.S. la bougie recommandée est la K.L.G. K 35 ou la Gurtner S1.

Régler les pointes à l'écartement de 0 mm 5.

Des pointes blanches et sèches indiquent un excès d'air ou un gicleur trop faible. Le piston risque de chauffer dans ce cas et de serrer.

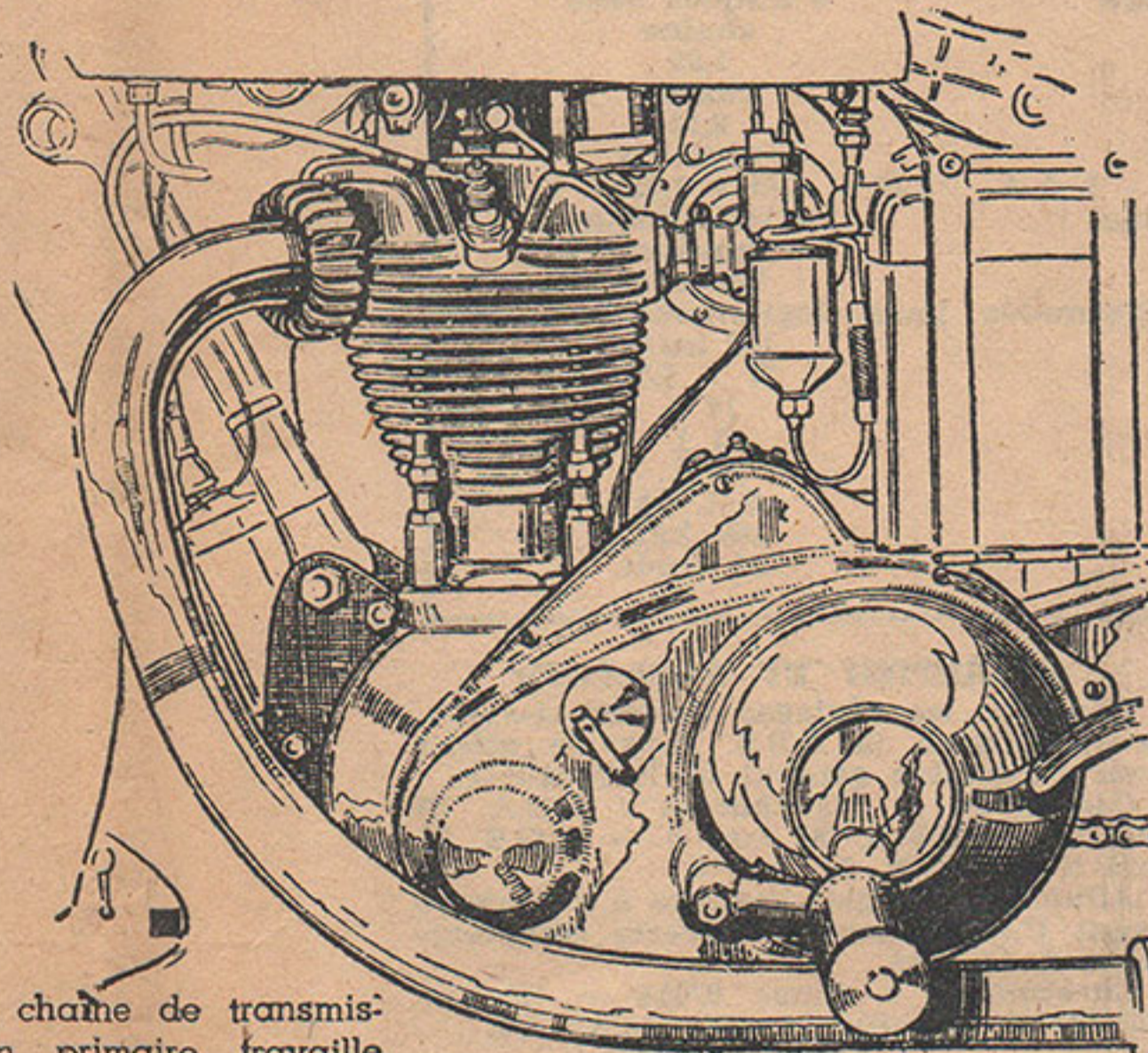
Carburateur : Un carburateur bien réglé doit pouvoir, en marche normale, supporter l'air ouvert en grand.

LES MOTOCYCLETTES FRANÇAISES D'AVANT-GUERRE

TERROT

R. S. S. et R. S. S. E.

MONOCYLINDRES A SOUPAPES EN TETE DE 500 CMC. BOITE à 4 VITESSES COMMANDEES PAR SELECTEUR AU PIED



La chaîne de transmission primaire travaille sous carter étanche. Une petite porte de visite permet de se rendre compte de l'état des chaînes.

Des crachements et retours au carburateur indiquent un excès d'air ou un mélange trop pauvre. Il faut ou réduire l'air ou augmenter la section de passage d'essence.

Pour augmenter le débit d'essence, ne pas toucher au gicleur, mais relever l'aiguille conique d'un cran, de manière à augmenter la section de passage de l'essence.

Le carburateur d'origine est un Amac 6/011, gicleur 160. Aiguille 3^e cran, volet n° 4, sortie de ralenti 0 mm 65.

Le réglage du ralenti s'opère avec le petit bouton moleté, visible sur le côté du carburateur. Ce bouton est terminé par un pointeau qui permet de régler le mélange air-essence pour obtenir un ralenti parfait.

En vissant on ferme l'air, en dévissant on fait l'opération inverse.

Pour régler, il faut d'abord visser à fond, puis desserrer progressivement jusqu'au ralenti désiré que l'on obtient généralement en dévissant de deux tours.

Le réglage doit se faire moteur chaud; Manette avance ouverte à moitié. Manette air ouverte. Manette gaz fermée.

Réglage de l'embrayage : Tous les 5.000 kms démonter le couvercle et les disques d'embrayages et remplacer les lièges si leur usure est prononcée au point d'affleurer la tôle.

Si l'embrayage patine, à moins que les lièges soient usés ou brûlés, le patinage est dû à ce que le plateau d'appui des disques ne se déplace pas à fond par suite d'un excès de tension du câble de transmission ou d'un mauvais réglage de la vis de réglage placée au centre du plateau alvéolé.

Il est nécessaire que la poignée de débrayage au repos accuse un jeu sur le câble de 1 mm environ, avant que la résistance des ressorts d'embrayage ne se fasse sentir lorsqu'on manœuvre la poignée.

Le réglage se fait soit en vissant la vis de réglage de tension du câble prévue sur la boîte, soit en dévissant la vis butée du plateau d'embrayage. Avoir soin après réglage de bien bloquer les contre-écrous.

Si les ressorts paraissent un peu faibles, visser de quelques tours les écrous de tension prévus dans les alvéoles du plateau de débrayage.

Boîte de vitesses : Employer pour le graissage la graisse rose Terrot pour boîte de vitesses, ou la graisse Shell rose. Ces graisses semi-visqueuses sont préférables à toute graisse consistante dans laquelle les pignons se ménagent un lo-

gement et qui ne parvient pas à pénétrer dans les conduits de graissage.

Une inspection du niveau tous les 2.000 kms est suffisante avec une boîte rodée. Le niveau doit atteindre le tiers de la hauteur de la boîte.

Tous les 5.000 kms vidanger la boîte lorsqu'elle est chaude, la nettoyer et introduire 250 grammes de graisse fraîche.

Chaînes : Les chaînes sont automatiquement graissées par le reniflard du moteur. Surveiller de près le graissage et la propreté des chaînes qui ne doivent jamais travailler à sec. Avant chaque sortie passer un pinceau imbibé d'huile mi-épaisse ou de graisse Terrot ou Shell sur les chaînes.

Tous les 2.000 kms démontage des chaînes et immersion dans un bain de pétrole.

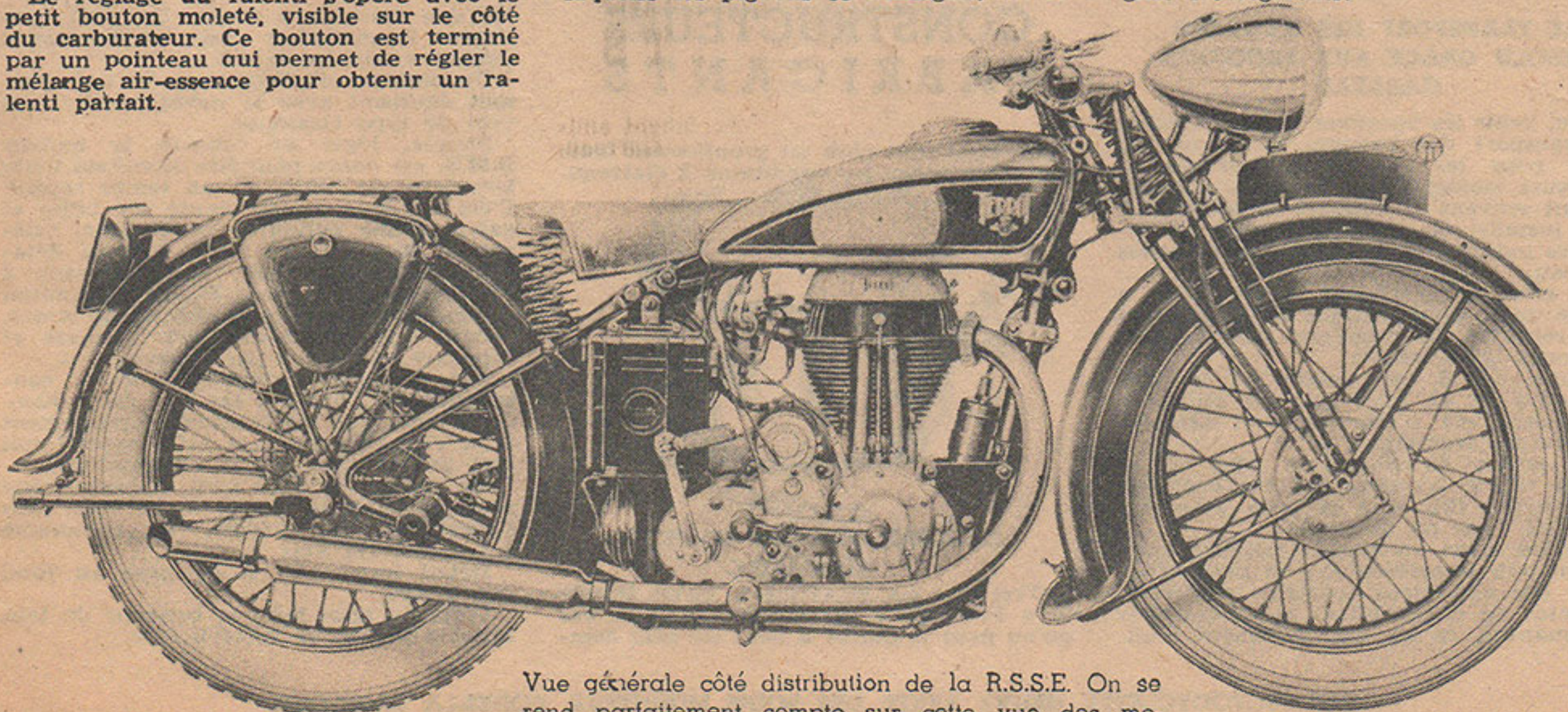
Après amollissement du cambouis et assouplissement parfait des maillons, étendre les chaînes sur une table, les passer à la brosse dure, ensuite rinçage au pétrole, essuyage et graissage avant remontage.

Sur certaines R.S.S. le graissage des châssis se fait au moyen d'une dérivation prévue sur le retour d'huile de circulation du moteur.

Un bouton moleté fixé sur le raccord du réservoir permet de doser la quantité d'huile envoyée sur les chaînes par un petit tube.

En principe il suffit d'ouvrir le robinet pointeau en dévissant le bouton de deux ou trois crans seulement.

Moyeux, roulements et articulations : Graissage à la pompe Téalémit garnie d'huile de vaseline tous les 500 kms. Choisir de préférence le moment où les roues sont démontées pour retirer les flasques de freins et s'assurer qu'aucun excès d'huile ne risque de venir imprégner les segments.



Vue générale côté distribution de la R.S.S.E. On se rend parfaitement compte sur cette vue des modifications apportées par rapport à la R.S.S.

Graisser les articulations de fourche, ainsi que la cuvette inférieure de direction.

LA 500 TYPE R.S.S.E.

Moteur semi-bloc, 4 temps, alésage 84 mm, course 90 mm, cylindrée 499 cmc. Même mode de distribution que sur la R.S.S. Cependant notons l'emploi d'une superculasse, enfermant la culbuterie. Le taux de compression est de 6,2 à 1. Le piston d'origine est plat. La puissance au frein est de 21 CV à 5.000 t.-m.

La boîte à 4 vitesses possède les mêmes rapports que la R.S.S.

L'embrayage comporte 4 disques à garnitures de liège.

La transmission primaire par chaîne travaillant sous carter étanche à un rapport de 1,82 à 1.

La transmission finale, également par chaîne à un rapport de 2,55 à 1.

Le cadre à peu de chose près est identique à celui de la R.S.S., les différences résident dans la position différente des pattes de fixation du moteur, et dans certaines dimensions. La fourche en est semblable également.

GRAISSAGE

Pour le système de graissage, ainsi que les huiles à employer et les délais de graissage, se reporter à la R.S.S.

Notons cependant l'existence sur le côté droit du cylindre d'une canalisation menant l'huile aux culbuteurs. Une vis pointeau placée sur la culasse en règle le débit.

CARACTERISTIQUES GENERALES DES 500 CMC. TERROT R.S.S. ET R.S.S.E.

	R.S.S.	R.S.S.E.
Moteur :	semi-bloc à 4 temps	semi-bloc à 4 temps
Alésage :	84 m/m	84 m/m
Course :	90 m/m	90 m/m
Cylindrée :	499 cmc.	499 cmc.
Taux de compression :	6 à 1	6,2 à 1
Distribution :	soupapes en tête	soupapes en tête
Régime maximum :	4.500 t.-m.	5.000 t.-m.
Puissance fiscale :	5 CV	5 CV
Puissance au frein :	16 CV	21 CV
Piston :	bombé en aluminium	plat en aluminium
Culasse :	fonte	fonte
Graissage :	carter sec	carter sec
Embrayage :	4 disques liège	4 disques liège
Transmission primaire :	chaîne	chaîne
Rapport :		1,82
Transmission finale :	chaîne	chaîne
Rapport :		2,55
Boîte de vitesses :	4 rapports	4 rapports
Multiplication des rapp. :	2,78 - 1,75 - 1,25 - 1 à 1	2,78 - 1,75 - 1,25 - 1 à 1
Allumage :	batterie-bobine	batterie-bobine
Eclairage :	dynamo	dynamo
Cadre :	berceau	berceau
Fourche :	parallélogramme déformable	parallélogramme déformable
Diamètre des freins :	170 m/m	170 m/m
Pneus :	27 - 3,75	27 - 3,75
Réservoir essence :	15 l.	15 l.
Réservoir huile :	3 l.	3 l.
Consommation essence :	4 l.	5 l.
Consommation huile :	0 l. 20	0 l. 15
Poids :		160 kgs
Vitesse maximum :	120 kmh.	130 kmh.

ENTRETIEN ET REGLAGES

Exceptés les réglages donnés ci-après, se reporter à la R.S.S. Agir de même pour l'entretien général de la machine.

Calage de la distribution : A.O.A. 10 mm 05 - R.F.A. 23 mm 4 - A.O.E. 24 mm 5 - R.F.E. 11 mm 8.

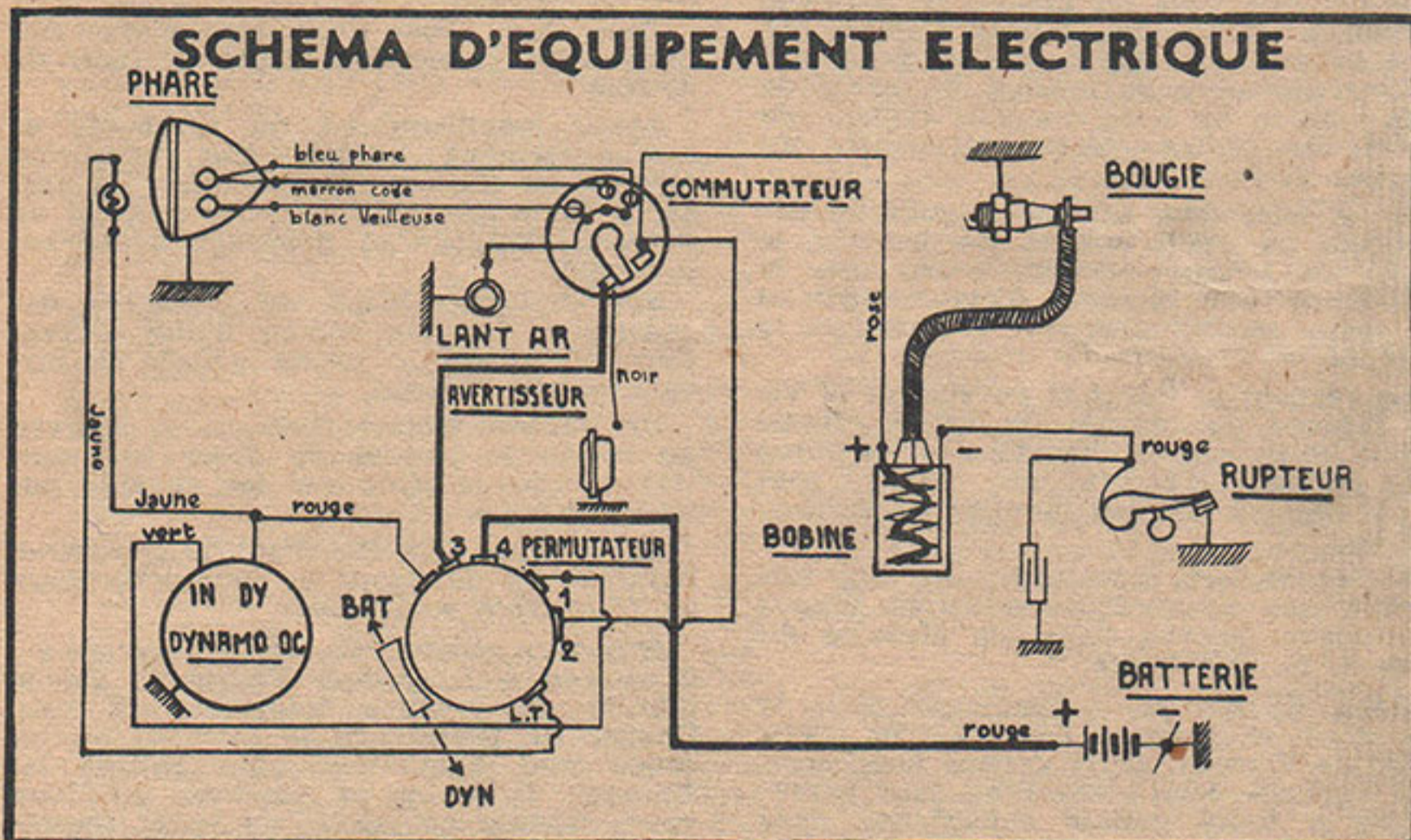
Allumage : Régler l'avance à l'allumage avant P.M.H. manette ouverte complètement à 12 mm.

Carburateur : Amac 6/014 - Gicleur 180/190 - Aiguille 3^e cran, volet 6/4.

PROCHAINES MACHINES DECRIRES

Bientôt vous trouverez dans la rubrique « Machines françaises d'avant-garde » la description des Gnome et Rhône V2, CV2 et X, Motobécane Superculasse, Terrot 350 culbutées et latérales, etc... En outre nous envisageons de décrire des machines plus récentes, telles que les Terrot R.C.S.E. et HC4, Motobécane 125 et 175 culbutées, bloc-moteur Lardy, 125 Jonghi, etc... et également la description de quelques machines des surplus que nous n'avons pas encore faite, telle la B.M.W. R 12 et bien d'autres.

SCHEMA D'EQUIPEMENT ELECTRIQUE



LE TRANSPORT DES BAGAGES RESOLU GRACE AUX SACOCHES GARREAU

Voici venir les vacances, et le problème du transport des bagages va encore se poser pour les nombreux touristes et campeurs motocyclistes. Le porte-bagages servant souvent de support au tan-sad, où alors installer les nombreux effets et ustensiles indispensables ? Dans les sacoches Garreau.

En effet ce spécialiste de la moto a réalisé un modèle pratique de sacoche en cuir renforcé de première qualité, parfaitement imperméable.

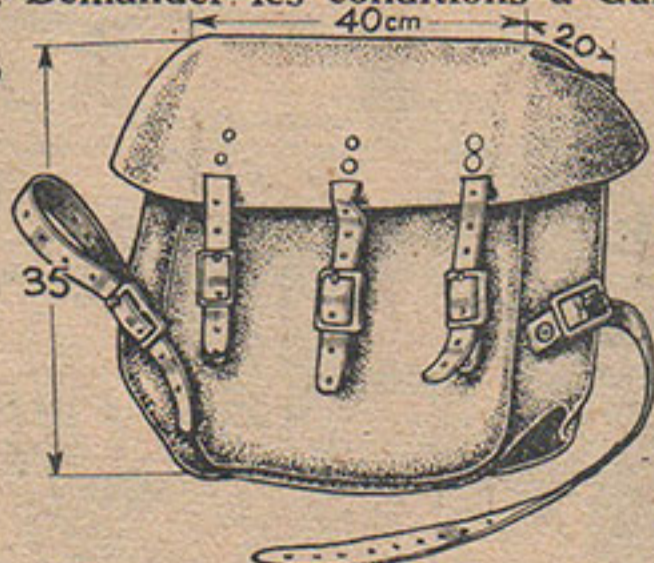
Hautes de 35 cms, larges de 40 cms, profondes de 20, elles peuvent s'adapter rapidement sur n'importe quel vélomoteur ou motocyclette.

Cet article de choix, en plus de sa grande utilité, ajoutera à votre machine, grâce à son fini et à sa belle présentation, une note de distinction.

Il existe aussi un modèle meilleur marché en toile imperméable ; on peut bénéficier des conditions spéciales très intéressantes en commandant ces accessoires par quantité, ce qui est facilement réali-

CONSTRUCTEURS FABRICANTS

sable dans tout club ou groupement amicale. Demander les conditions à Garreau.



CAUSERIE SUR UN MOTEUR AUXILIAIRE

C'est à « La Mazarine » qu'on trouve le « Petit Bi », ce curieux vélo si bas qu'on peut le porter à bout de bras com-

me une machine à écrire. On peut également le motoriser grâce à l'ingénieur moteur auxiliaire D.M.S.

Ce moteur, d'ailleurs, on le voit partout équipant avec le même succès tout vélo de type classique.

Simple, léger et robuste, le moteur D.M.S. est conçu pour être monté sur toute bicyclette de route, en un temps record. C'est un deux temps monté sur billes et galets, d'une cylindrée de 50 cmc. (alésage : 40 - Course : 40). Culasse détachable en aluminium, décompresseur à commande au guidon. Piston aluminium 2 segments, Carburateur Zénith ou Amac. Volant magnétique assurant allumage et éclairage. Graissage par mélange 3 %.

Son réservoir cylindrique, d'une contenance de 1 litre 8, est fixé au guidon.

La puissance est transmise directement à la roue AV par un galet spécial qui agit par friction sur le pneumatique.

Au régime de 3.000 t.-m., il permet sur route normale la vitesse de 25 kmh. sans l'assistance des pédales et consomme 1 l. 5 aux 100 kms.

Détail important, il ne pèse au total que 6 kgs.

Voilà de quoi faire le bonheur de tout cycliste rêvant de motorisation.

Le TOURIST TROPHY



a vu la victoire de Norton en 500,
de Velocette en 350
et de Guzzi en 250.

■
Frith sur la double
arbres à cames Ve-
locette brillant vain-
queur de la catégo-
rie Junior, s'apprête
à virer au Water-
works Corner

A.J.S. battu
par la malchance.

LE T.T. JUNIOR

Le premier acte du « great event » motocycliste de l'année s'est terminé par la victoire de F.L. Frith, sur une des nouvelles 348 Velocette à double A.C.T. C'est la quatrième fois et la deuxième année consécutive que ce concurrent termine en vainqueur la grande épreuve de l'Île de Man. En 1936, il avait gagné la catégorie « junior » sur Norton. Pour cette même marque, il remporta la course des 500 l'année suivante. En 1948 et 1949, c'est pour Velocette qu'il réédita son exploit de l'avant-guerre. La rivalité entre les teams A.J.S., Velocette et Norton prit au cours du « Junior » une signification toute particulière. En fait, les pilotes d'A.J.S. s'avèrent des plus dangereux, et Doran, qui mena jusqu'à l'avant dernier tour, semblait devoir l'emporter, quand une panne de boîte de vitesses le contraignit à l'abandon. Compte tenu du temps remarquable du dernier tour de Frith, on peut se demander si l'homme à la Velocette ne préparait pas le coup classique dont les géants des Grands Prix d'avant guerre, notamment le célèbre Stanley Woods, étaient coutumiers : Celui qui consiste à sauter son rival direct in extrémis, après avoir battu le record. Quoiqu'il en soit, l'élimination de Doran est des plus regrettables. Le T.T. Junior aura été pour lui l'occasion de s'imposer définitivement, et d'affirmer la place qui lui est due parmi les meilleurs. Si le premier pilote de Norton ne doit se contenter que de la troisième place, derrière le vainqueur et l'Irlandais Lyons, cette marque remporte le prix d'équipe des constructeurs, étant la seule écurie officielle à terminer au complet, et ce n'est pas là un mince résultat. Il n'y eut que relativement peu d'abandons et d'accidents. Déplorons toutefois la chute qui devait coûter la vie au conducteur Ben Drinkwater, qui s'était illustré dans les dernières courses de l'Île de Man en 250 cmc. Agé de 37 ans, il laisse une veuve et trois enfants, avec les regrets unanimes de tous ceux qui l'ont connu.

LA COURSE

Il y avait au départ 100 concurrents. A.J.S. ayant l'avantage numérique avec 41 machines, Velocette et Norton en alignaient respectivement 34 et 25. Participation strictement anglaise, la nouvelle 350 cmc. Guzzi annoncée n'ayant pu être préparée à temps. Les conditions de marche étaient satisfaisantes. Le vent avait séché la piste. Seules les portions couvertes par l'ombre étaient encore humides quand les premiers concurrents s'élançèrent, Frith ayant le privilège de partir le premier, en tant que vainqueur du Junior 1948. Les résultats, au premier tour, donnent un net avantage à Graham (A.J.S.), avec 27 minutes 1 seconde (près de 135 de moyenne). Suivent dans l'ordre Doran (A.J.S.), Frith (Velocette), Daniell (Norton) et Bell (Norton), ce dernier vainqueur du « Senior 1948 ».

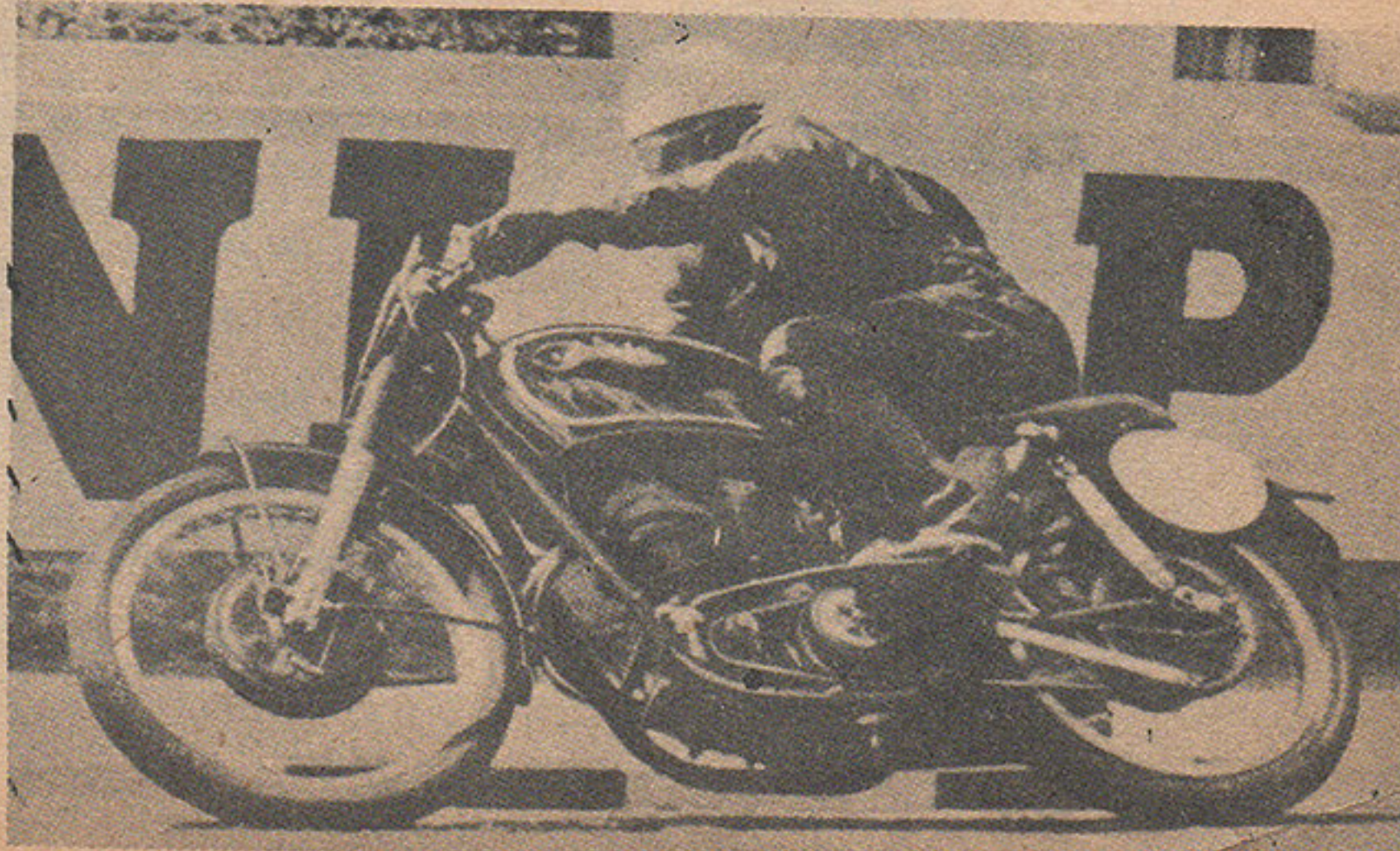
Le premier abandon de marque est annoncé peu après. Graham, après un début de course fulgurant, s'arrête à Ballacraigne pour régler son embrayage. Doran lui succède aussitôt, couvrant le second tour en 26' 55" (135 kmh. 349). Ernie Lyons, moins téméraire que d'habitude, effectue une course très remarquable par sa précision. Le second homme d'A.J.S. est le jeune Armstrong, alors huitième. La perte de son compte-tours ne paraît guère l'impressionner et il continue une course sage et rapide. Les abandons pour causes mécaniques se font plus nombreux, et plusieurs coureurs perdent un temps notable en ravitaillements prématurés. Heureusement, les hommes de tête ne perdent pas une seconde, exactement renseignés sur la distance qu'ils ont à couvrir. Foster (Velocette), se plaint de la trop grande démultiplication de sa machine. Sans être terrible, le vent occasionne une gêne sérieuse aux conducteurs.

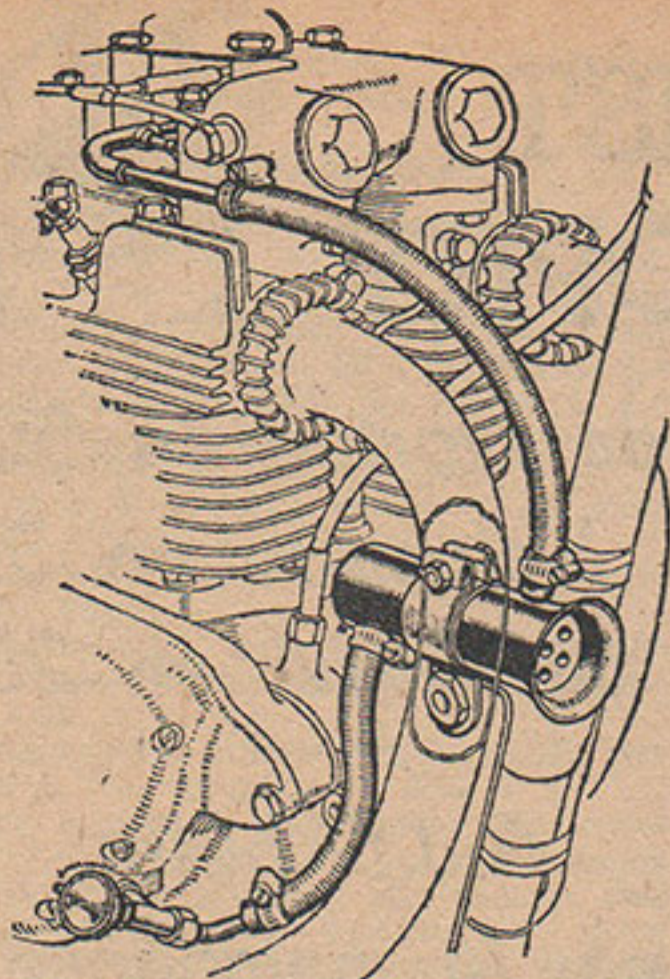
A noter que les coureurs Lyons (Velocette) et Bell (Norton), qui représentent respectivement l'Eire et l'Irlande du Nord son exactement à la même position, derrière F.L. Frith.

Doran continue sa marche en avant, se confirmant l'homme le plus rapide. Norton réussit à maintenir les 3 hommes de son équipe dans les six premiers. La bataille est plus vive que jamais. L'avance du leader sur Frith, son suivant immédiat, est à la fin du troisième tour de 16 secondes. La moyenne générale ressort à 134 kmh. 38.

Au quatrième tour, Frith a réduit à moins de 8 secondes l'écart qui le sépare de Doran, tandis que Bell se détache et consolide sa troisième place au détriment de Lyons. Pas de changement sensationnel au cinquième tour, Doran, Frith, Lyons, Bell, Daniell et Foster occupant dans l'ordre les six premières places. Le dernier nommé, décidément victime d'un pignon moteur trop petit, doit se résigner à ne pouvoir jouer un rôle plus direct dans la bagarre, ce qui est vrai-

■
W. Doran sur
A.J.S. 350, pre-
mier jusqu'au
dernier tour, vire
dans un style im-
peccable à Ram-
sey. Ce fut le
plus malchan-
ceux des Juniors.





quitter sur ses machines officielles. La suppression des culbuteurs et de l'inertie qu'ils provoquent est le principal avantage de ce dispositif. Dommage que la Guzzi 350 cmc. bicylindre en V, qui est à peu de chose près une 500 cmc. « raccourcie », n'ait pu figurer dans le Junior ainsi qu'on l'escomptait, avec l'excellent Lorenzetti comme pilote.

RESULTAT DU JUNIOR T.T. RACE

1. Freddie L. Frith, sur Velocette, en 3 h. 10' 36", moyenne 133 kmh. 78 ; 2. Ernie Lyons (Irlandais), sur Velocette, en 3 h. 11' 8" ; 3. Artie Bell, sur Norton, en 3 h. 11' 49" ; 4. Harold L. Daniell, sur Norton, en 3 h. 11' 52" 1/5 ; 5. R. Armstrong, sur A.J.S., en 3 h. 12' 28" ; 6. A.R. Foster, sur Velocette, en 3 h. 12' 53" 4/5 ; 7. J. Lockett, sur Norton, en 3 h. 12' 45" 1/5 ; 8. E.S. Friend, sur A.J.S., en 3 h. 15' 34" 4/5 ; 9. L. Briggs, sur Velocette, en 3 h. 18' 34" 2/5 ; 10. T. Mc Evans, sur Velocette, en 3 h. 19' 17", etc...

Soixante quatorze coureurs terminèrent l'épreuve, 43 d'entre eux se sont qualifiés pour une réplique de première classe (réduction en argent du Trophée), 26 ont obtenu une réplique de deuxième classe en bronze.

Les machines des trois premiers, démontées, s'avèrent en excellente condition, surtout la Norton d'Artie Bell qui ne présentait qu'un calaminage vraiment minimum.

LE CLUBMAN'S TT

Les épreuves réservées aux machines commerciales ont connu leur habituel succès. Cette année, la catégorie 1000 cc. bénéficiait d'un classement séparé. Il n'y avait d'ailleurs qu'une Ariel 4 cylindres, les autres concurrents étant montés sur des Vincent H.R.D. Bien entendu, c'est une de ces dernières qui l'emporta. Horn, qui conduisait la « Squariel » étant tombé en panne de carburant (les ravitaillements en cours d'épreuve ne sont pas permis dans les clubman's race). Cinq concurrents terminèrent dans l'épreuve des 1000 cmc., sur H.R.D., le vainqueur, D.G. Lashmar, ayant réalisé la moyenne de 122 kmh. 76.

La course des 350 qui suivit immédiatement celle des 1000 cmc. fut gagnée par un agent de Longsight, H. Clark, sur une B.S.A., à la moyenne remarquable de 121 kmh., devant 2 Norton, 1 autre B.S.A. et 1 Velocette.

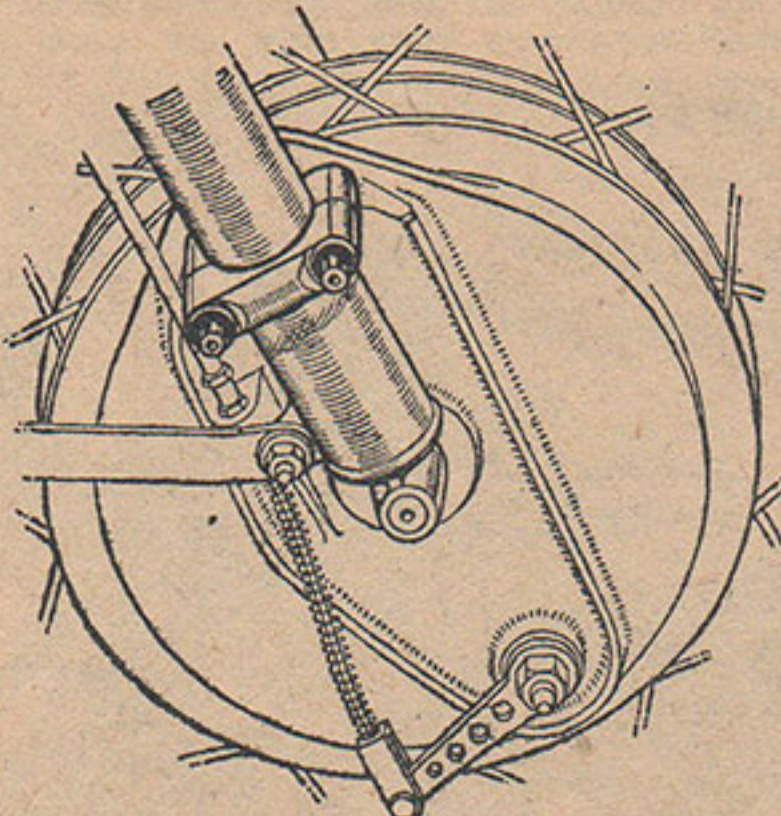
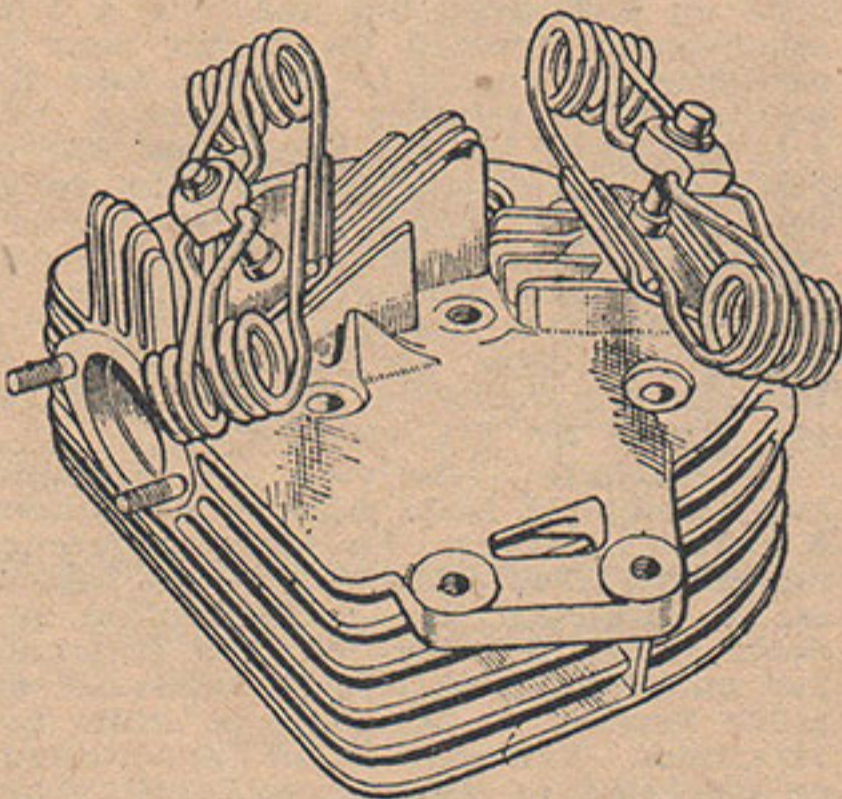
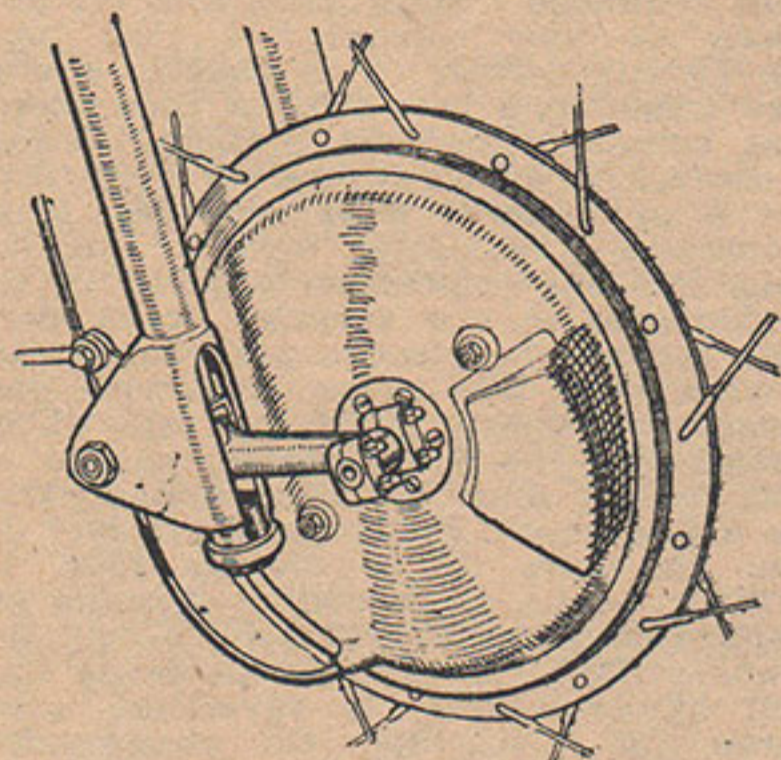
Il y avait dans cette catégorie 74 participants sur des machines de 8 marques différentes.

Le Clubman Senior (500 cmc.) fut l'occasion d'un nouveau triomphe pour Norton. Le coureur G. Duke, après une magnifique course, l'emporta à la moyenne de 133 kmh. 50. Mentionnons qu'il n'avait qu'une « International 30 » de série simplement démunie de phare et de silencieux comme le règlement l'exige. Le coureur chevronné Allan Jefferies arrive en seconde position sur Triumph. Deux Triumph suivent immédiatement le vainqueur, précédant une autre Norton, une autre Triumph et une troisième Norton. 31 concurrents terminèrent cette épreuve, Duke s'adjugeant de surcroît le meilleur tour.

Enfin, l'épreuve des 250 cmc. (Clubman's Lightweight) vit le succès de C.V. Taft, sur Excelsior, à la moyenne générale de 109 kmh. 57. Taft précédait deux Velocette et trois Triumph à culbuteurs. Le vainqueur est un marchand de motos de Studley, près de Birmingham. Douze concurrents terminèrent dans les délais.

LE T.T. LIGHTWEIGHT (250 CMC)

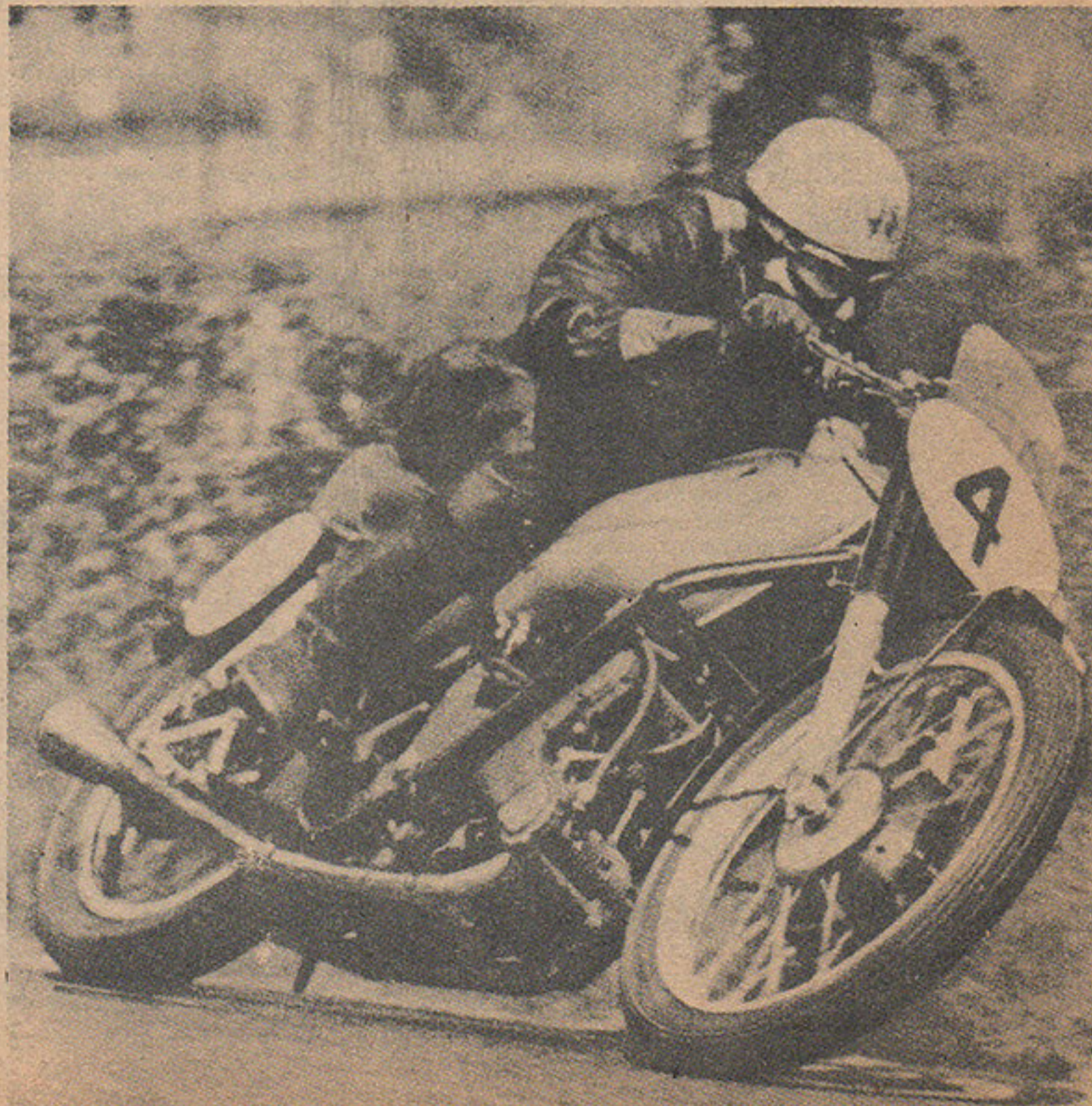
La victoire en 250 paraissait acquise à Guzzi. Il y avait bien Ambrosini et sa Benelli « Doppio Albero » qui a, en maintes occasions, triomphé à elle seule de coalitions redoutables. Mais quand on a affaire à six Guzzi, dont quatre du dernier modèle Gambalunghino, on ne peut ignorer qu'il s'agit d'adversaires de choix. Barrington, spécialiste anglais de la cylindrée, a effectivement enlevé la course des « quarts de litre » sur la célèbre moto italienne à cylindre horizontal. Ce que nous nous faisons un devoir de souligner, c'est la splendide tenue du français Collignon, arrivé à la dernière minute à l'île de Man, juste assez tôt pour pouvoir effectuer sans entrainement préalable les tours d'essais dans les temps réglementaires ! Collignon s'est classé douzième et premier étranger, gagnant une réplique, une de ces petites statuettes de bronze que relativement peu de coureurs continentaux aient réussi à s'attribuer jusqu'à présent. Ne ménageons pas à Collignon nos félicitations les plus vives. Sur une Guzzi qui n'est plus jeune, il a fait mieux que de représenter dignement la France au T.T. L'événement marquant de la course, c'est que le record du tour d'avant-guerre, établi avec une machine suralimentée marchant à l'essence benzol a été battu trois fois (deux fois par Dale et une fois par Wood) à la moyenne de 129 kmh. 42. Ancien record par Kluge, sur D.K.W. en 250 cmc., en 28' 11", moyenne 129 kmh. 285.



Clichés « The Motor Cycle »

De haut en bas :
La Triumph Grand Prix de Lawton possédait un graissage de culbuterie supplémentaire. Le tambour de frein des 250 Guzzi. La culasse de forme spéciale du cylindre arrière de la bicylindre Guzzi. Le net enclage de frein de l'Excelsior de Beasley.

En pleine action !
Tel pourrait être le titre de cette photo de Les Graham sur bicylindre A.J.S.



LA COURSE

Barrington et Wood, sur Guzzi, s'élancent en tête, suivis par Lorenzetti et Dale. Rappelons que cette épreuve fut courue en même temps que celle des Seniors. Mais tandis que les concurrents en 350 et 500 disputaient leur chance contre la montre, et partaient à 1 minute d'intervalle, le départ des 250 fut donné en bloc après que le dernier coureur en 500 eut laissé le champ libre. La grande longueur du circuit permet cette méthode par ordonnance.

L'espoir de Benelli, Ambrosini, s'est retiré de très bonne heure. Dale bat le record du tour et passe en seconde position, précédant Wood et Lorenzetti qui se trouvent à égalité. La première machine anglaise, la C.T.S. de Martin est alors sixième, les 5 premières étant toutes des Guzzi.

Wood (ne pas confondre avec Stanley Woods, le célèbre irlandais volant, actuellement manager de l'équipe Guzzi), égale le record de Dale et reprend la 2^e place. Pendant ce temps, Lorenzetti donne des signes de défaillance et abandonne à hauteur de Sulby. C'est la fin des espérances italiennes de voir un conducteur transalpin remporter l'épreuve ! De ce fait, Pike et sa Rudge modifiée prennent la sixième place. Barrington, Wood, Dale et Thomas se suivent toujours dans l'ordre aux 4 premières places. Wood réussit un moment à s'approprier la première place, mais Barrington le repasse bientôt. Martin (C.T.S.) abandonne la lutte.

C'est ensuite la remontée de Dale, qui égale à nouveau le record du tour et prend le commandement devant Barrington. Comme la fin de la course est proche, son déroulement redouble d'intérêt, d'autant plus que Wood se rapproche et réussit de nouveau à dépasser Barrington. Hélas, Dale s'arrête bientôt, en difficulté avec ses soupapes et doit abandonner. Mais Wood et Barrington continuent de plus belle à se disputer la première place. Finalement, le deuxième reprend l'avantage à Craig-ny-Baa et réussit à prendre 12 secondes à son rival, enlevant le « Lightweight race » 1949 !

RESULTATS

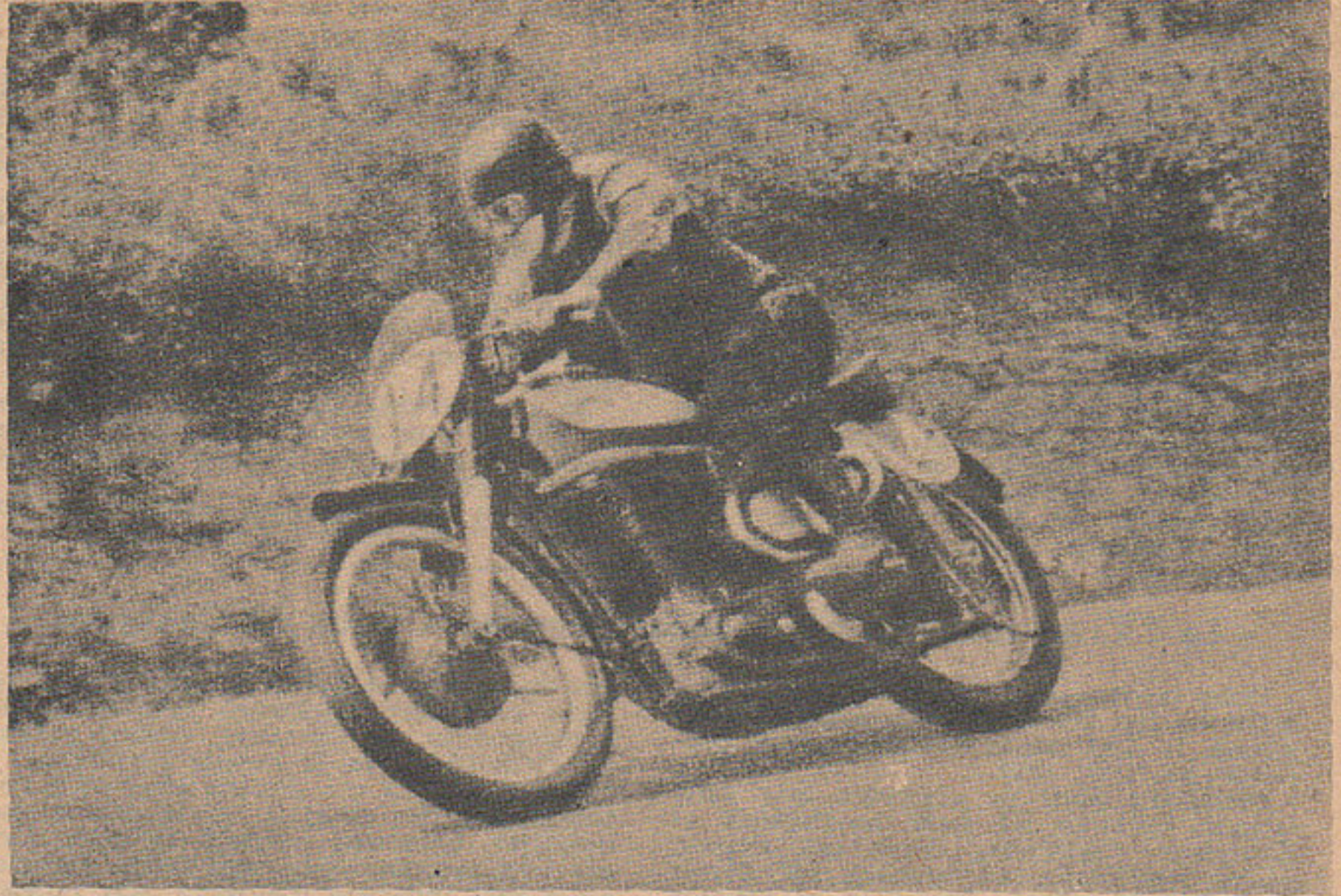
1. M. Barrington sur Guzzi, en 3 h. 23' 13" 2/10, moyenne 125 kmh. 485 ; 2. T.L. Wood, sur Guzzi, en 3 h. 23' 25" 8/10 ; 3. R.H. Pike, sur Rudge, en 3 h. 37' 42" 6/10 ; 4. R.A. Mead, sur Mead Norton, 3 h. 41' 6" 6/10 ; 5. S.A. Sorensen, sur Excelsior, 3 h. 43' 12" ; 6. E.R. Thomas, sur Guzzi, 3 h. 44' 8" 6/10 ; 7. W.H.S. Pike, sur Rudge, 3 h. 49' 25" 8/10 ; 8. L.J. Bayliss, sur Ellbee Special, 3 h. 50' 14" ; 9. R. Edward, sur C.T.S. ; 10. R.J.A. Petty (New-Imperial) ; 11. H. Hartley, sur Rudge ; 12. P. Collignon (Français), sur Guzzi ; 13. J.M. Credle, sur Excelsior.

Meilleur tour par Dale et Wood sur Guzzi, en 28' 9", moyenne 129 kmh. 427.

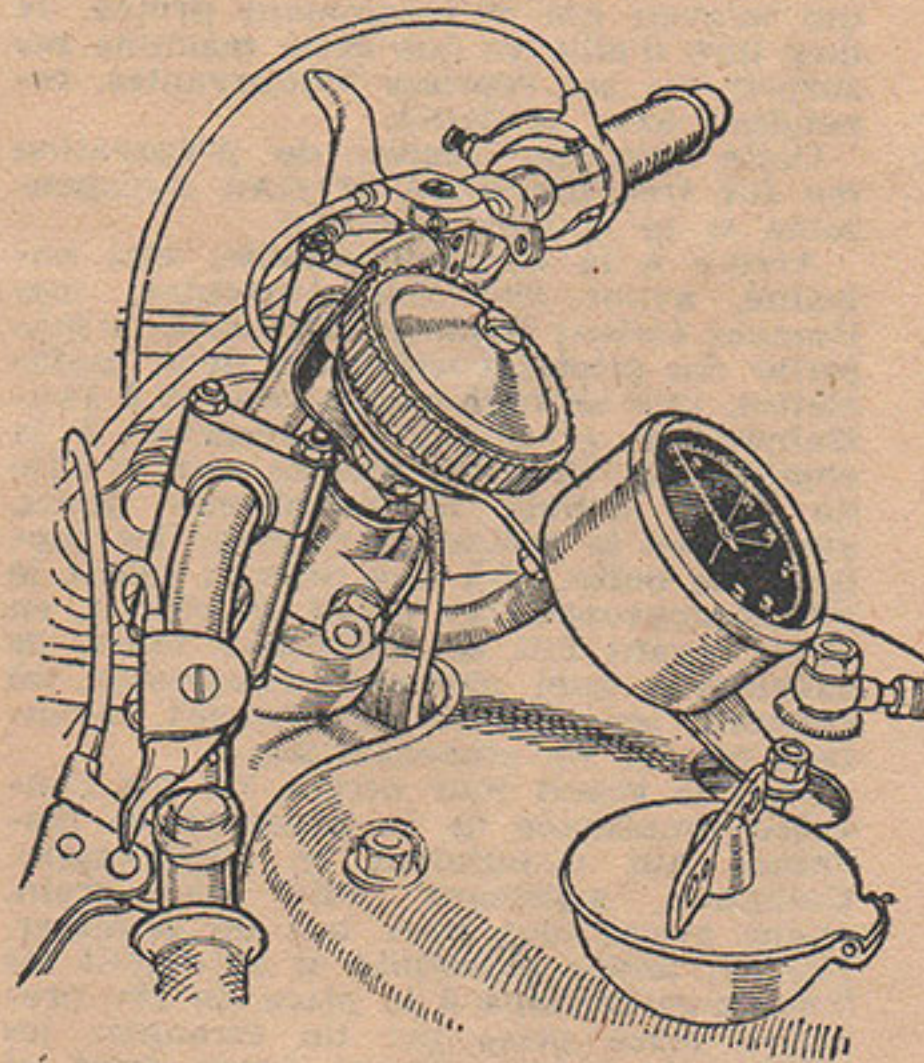
La Guzzi Gambalunghino a été déjà présentée à nos lecteurs. Celle de Barrington s'est magnifiquement comportée. Elle avait un piston anglais Williworthy, de même marque que celui des Velocette et des Norton. Ressorts de soupapes, câbles souples, compteur de vitesse, chaîne et bougie étaient également de fabrication anglaise. Les pneus étaient des 2,75x21, même à l'arrière. Pike et son ancienne Rudge, bien préparée, ont réussi à conquérir la troisième place, ce qui est remarquable. Les concurrents se sont tous qualifiés pour une réplique (de première classe du premier au cinquième, de seconde classe du sixième au treizième), ce qui prouve que la course fut menée très rondement.

LE T.T. SENIOR

Le vendredi 10 juin fut disputé le « morceau de résistance » des épreuves du T.T. La course des Seniors (500 cc.) est sans contredit la plus retentissante, celle qui réunit traditionnellement les motos de course les plus rapides du monde. C'est un habitué de la victoire sur ce circuit qui se taille la part du lion : Harold L. Daniell, sur Norton 500 cmc., a



Harold Daniell sur 500 Norton, vainqueur pour la 3^e fois du TT. et détenteur du record du tour à 146 kmh.



Pour améliorer sa tenue de route Fry a monté son guidon en avant du tube de direction.

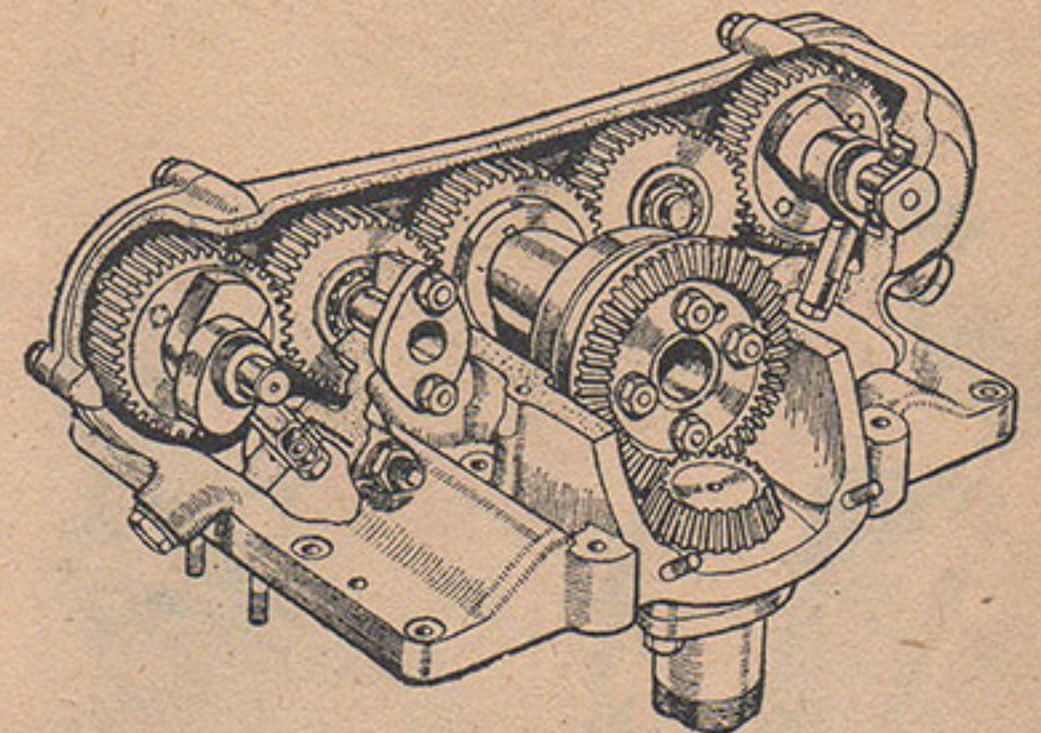
gagné une fois encore la récompense la plus enviée, précédant Johnny Lockett sur une machine de même marque. Il faut préciser que cette victoire ne fut obtenue qu'in extrémis, à moins d'un mile et demi du poteau d'arrivée, puisque le leader était à ce moment Graham, le meilleur homme d'A.J.S. qui montait la fameuse bicylindre « Porc-épic ». La panne la plus stupide qui soit, un arrêt par manque de carburant, vint stopper ce champion à quelques secondes du but, au grand désespoir non seulement des supporters d'A.J.S., mais de toute l'assistance, que présidaient LL. AA. RR. Le Duc et la Duchesse d'Edimbourg. La course fut tout aussi mouvementée que celle des 350 cmc. Les conditions atmosphériques étaient idéales, et tous les records d'assistance furent battus ce jour là.

LA COURSE

Dès la fin du premier tour, deux A. J.S. se trouvent au commandement, avec Frend et Graham. Daniell (Norton) est à ce moment troisième, et suivi par Foster, sur la Guzzi bicylindre. Derrière eux viennent Deran et Lockett. Frend et Graham ont couvert le premier tour, départ arrêté, en 25' 31" ex-æquo, soit à la moyenne de 142 kmh. 814. N'oublions pas que le carburant imposé est l'essence pure à 72 d'octanes !

Les deux hommes de tête conservent leur avantage au second tour, mais Foster amorce une prodigieuse remontée, accomplissant le meilleur tour de l'épreuve à plus de 144 kmh. de moyenne. Il accélère et s'empare du commandement dès le troisième tour, devançant alors les A. J.S. de Frend, Graham et Doran et les Norton de Daniell et Lockett. A noter que l'écart entre le premier et le cinquième est de moins d'une minute.

Le cinquième tour est marqué par le retrait de Frend, qui était jusque là second : une chute à Glen Helen le met hors course, mais il s'en tire heureusement sans blessures. La première Velo-



Clichés « The Motor Cycle »

La distribution par double arbre à cames en tête de la 350 Velocette de Friith. Remarquez la forme des cames.

cette 500 cmc., pilotée par Ernie Lyons, devient sixième derrière Lockett.

Coup de théâtre pendant le sixième tour. Bob Foster, dont la marche en avant faisait l'admiration générale, est trahi par son embrayage. La machine commence à cafouiller entre Kirmichael et Ramsey, et on apprend bientôt qu'il est contraint de tout laisser là, abandonnant le champ libre à Graham, dont la victoire paraît dès lors assurée. Hélas ! il faut compter avec la noire malchance qui a poursuivi cette année l'Associated Motor Cycles. A court d'essence, sa machine l'abandonne à Hillery, d'où il doit la pousser à la main pour gagner la ligne d'arrivée. C'est Daniell, second jusque là, qui la passe en vainqueur, ayant accompli la moyenne générale de près de 140 ! J. Lockett, également pilote de Norton, finit second, et Ernie Lyons, sur Velocette, troisième. Nous trouvons ensuite

Bell (Norton), et deux Triumph conduites respectivement par Jensen et Stevens.

RESULTATS

1. Harold L. Daniell, sur Norton, en 3 h. 2' 18" 6/10, moyenne 139 kmh. 86; 2. J. Lockett, sur Norton, en 3 h. 3' 52" 4/10; 3. E. Lyons (Irlandias), sur Velocette, en 3 h. 5' 22"; 4. A.J. Bell, sur Norton, en 3 h. 9' 3"; 5. S.H. Jensen, sur Triumph, en 3 h. 10' 33"; 6. C.A. Stevens, sur Triumph, en 3 h. 11'; 7. H.R. Armstrong sur A.J.S. en 3 h. 11' 46" 6/10; 8. Doran sur A.J.S. en 3 h. 12' 4" 4/10; 9. Hinton, sur Norton, en 3 h. 13' 47" 2/10; 10. Graham, sur A.J.S., en 3 h. 14' 7" 4/10, etc...

35 concurrents terminèrent la course, 17 d'entre eux recevant une réplique de première classe, et 14 une réplique de seconde classe.

Meilleur tour par A.R. « Bob » Foster en 25' 14", moyenne 144 kmh. 40.

« Le T.T. est une des plus belles épreuves », nous dit Collignon.

Nous avons reçu la visite, au lendemain de son retour d'Angleterre, de Collignon, le seul pilote Français ayant participé au T.T. 1949.

Disputant pour la première fois cette grande épreuve au nom prestigieux et évocateur, Collignon, avant son départ, hésita longtemps, ne sachant s'il devait s'engager dans le Lightweight ou dans le Senior, car ces deux catégories se couraient simultanément.

Finalement, ce fut avec sa 250 Guzzi Albatros qu'il débarqua à l'île de Man, la veille du dernier jour d'entraînement.

Le lendemain de son arrivée il se présenta au chronométrage à 4 h. 1/2 (les Anglais sont gens matinaux). Là les Commissaires examinèrent sa machine, et afin que celle-ci réponde exactement au règlement, ils obligèrent Collignon à rallonger son garde-boue arrière d'une quinzaine de centimètres.

Puis l'entraînement commença sur trois tours, soit 180 kms approximativement.

Ces trois tours devaient être effectués dans un temps donné, car ils servaient à la sélection des concurrents, certains pilotes s'y reprenaient depuis trois jours, afin de réaliser le temps minimum. « Ce fut, nous déclara Collignon, très dur. Parti très vite, car je devais me qualifier du premier coup, n'ayant plus beaucoup de temps à consacrer à mon entraînement, je fus tout de suite surpris de la difficulté qu'offrait le parcours, pour qui ne le connaît à fond dans ses moindres détails.

Les courbes à grands rayons, qui composent presque uniquement le circuit, devaient être prises à plein gaz, et la mauvaise visibilité dans les courbes, les ressauts de la chaussée, à certains endroits,

qui me faisaient effectuer des bonds, le léger brouillard rencontré dans la partie montagneuse du parcours, furent autant de difficultés que je devais surmonter.

Finalement, à ma grande joie, et à l'étonnement des Anglais, je réussis à me qualifier, bien que n'ayant pas pris, lors de mon premier tour, une petite boucle, assez mal indiquée d'ailleurs, qui rallongeait le circuit d'une trentaine de mètres, oubli qui risqua de me mettre hors-course.

L'après-midi, je remontais en selle, cette fois sur une Triumph Trophy qui m'avait été obligeamment prêtée. Je dois dire d'ailleurs que cette machine me surprit par ses reprises foudroyantes, cependant sans brutalité.

Cette seconde séance de préparation me fut très précieuse, et était indispensable si je voulais terminer.

Arrivé à la dernière minute, mal entraîné, ayant une seule machine, mes chances étaient minimes. En effet, la majorité des pilotes possédaient deux motoclettes, une servant exclusivement à l'entraînement, et une autre réservée à la compétition. Certains d'entre eux, à l'île de Man depuis de nombreux jours, avaient eu le temps de changer les rapports de boîte, afin que ceux-ci soient le mieux appropriés au profil du circuit, en outre, ayant fait de nombreux tours, ils savaient à quel moment rétrograder, où prendre les virages exactement, avantage que je ne possédais pas.

Puis le grand jour arriva. Ce fut l'envolée simultanée de la trentaine de machines qui disputaient le Lightweight. Collignon, sagement, suivi son train, ayant avant tout pour but de terminer. Par un temps splendide, il accomplit les 7 tours et termina à la place de 12^e, première place prise par un étranger; les Italiens de l'équipe Guzzi, ayant cassé, et Ambrosini sur sa Benelli ayant chuté.

Ainsi notre compatriote fut récompensé de son courage et de ses efforts. Aujourd'hui, il peut être fier de la magnifique « Replica » qu'il rapporte, car on peut compter le nombre des pilotes français possédant cette distinction.

« Le circuit de l'île de Man, nous déclare-t-il maintenant, est le plus beau que je connaisse. Il permet au pilote, grâce à son profil sinueux, de montrer toute sa classe. L'état parfait du sol, à part les quelques sauts que l'on fait au passage de petits ponts, permet de tirer le maximum de la machine, certains virages de la route de montagne peuvent être pris à une allure vertigineuse grâce à la parfaite adhérence du revêtement ».

Un entraînement intensif, une bonne préparation physique, un parfait état mécanique de la machine, sont des con-

ditions indispensables à qui veut prétendre aux premières places dans un T.T.

Plus peut-être qu'aucune autre épreuve, le T.T. doit être préparé dans ses moindres détails, et espérons que les pilotes français qui désireraient participer prochainement à cette grande épreuve, sauront profiter de l'enseignement qu'a su tirer notre compatriote, lequel se met à la disposition de ses collègues pour tous renseignements sur le T.T.

Terminons en félicitant encore une fois Collignon pour sa belle tenue dans le Lightweight 1949.



Le Moto-Cross d'Argenteuil du 14 juillet va être l'occasion pour les plus grands champions Européens de s'affronter sur un parcours spectaculaire et unique, grâce à sa descente de sable à 60 % à ses nombreuses buttes et fossés. En outre, grâce à un judicieux tracé, les spectateurs sont assurés de voir 80 % du parcours.

CALENDRIER SPORTIF DE LA 1^{re} QUINZAINE DE JUILLET MOTO-CROSS

Le 3 : Moto-Cross International de l'Amitié (M.C. du Nord).

Le 10 : Moto-Cross National à la Pte de Versailles (Motor-Club).

Le 14 : Moto-Cross International (M.C. Banlieue Nord) à Argenteuil.

EPREUVE DE REGULARITE

Le 10 : Circuit de régularité (A.C. Vosgien).

Le 14 : Epreuve de régularité (M.C. Châtillonnais).

Le 14 : Les 4 heures de Gattières (A.M. Niçoise).

CIRCUIT DE VITESSE

Le 3 : Circuit de vitesse amateurs (M.C. Touraine).

Le 3 : Circuit de vitesse du Dauphiné (M.C. Dauphinois).

Le 3 : Grand Prix de Pologne.

Le 3 : Grand Prix de Suisse à Berne.

Le 3 : Circuit international de Limbourg (Belgique).

Le 10 : Circuit de l'Albigeois (M.C. Albigeois).

Le 10 : Epreuve de vitesse (MC Lyon)

Le 10 : Grand Prix de Hollande.

Le 10 : Course internationale Vienne (Autriche).

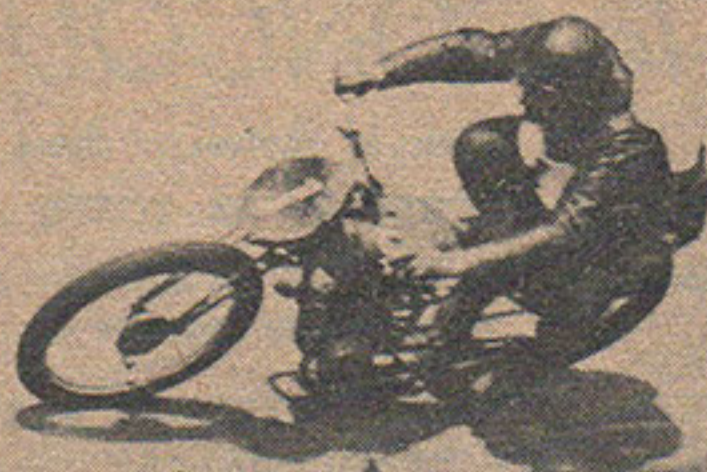
Le 10 : Circuit de Locarno (Suisse).

Le 10 : Course d'Innsbruck (Autriche)

Le 14 : Circuit de vitesse international de Bordeaux.



Collignon et son mécanicien Mario regardent avec satisfaction la « réplique » gagnée au T.T.



LES 6 HEURES MOTOCYCLISTES DE TOURS

Le 19 juin dernier le Moto-Club de Touraine organisait au vélodrome de Tours la deuxième édition de ses 6 heures motocyclistes. Cette épreuve remporta un grand succès, les records de 1948 furent battus. 8 motos 125 cmc. étaient au départ, chacune étant pilotée par une équipe de 2 coureurs avec relais à volonté. L'équipe victorieuse Métivier-Péchon (M.C.T.) parcourut 448 kms 206, ce qui fait ressortir une moyenne de 74 kmh. 700 (en 1947, 439 kms). 2^e Vial-Barré (M.C.T.). 3^e Lechelon-Nemesi (Bourges). 4^e Jean Georges-Peltier (M.C.T.). 5^e Coulon-Juigné (M.C.T.).

Quelques chutes se produisirent, mais les blessures furent sans gravité.

Beau succès à l'actif du Moto-Club de Touraine

MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE VERDUN

Organisé par le G.M.A.C.L. Section de Verdun, le 22 mai 1949, ce moto-cross fut une des plus belles réussites sportives verdunoises.

Disputé par un temps superbe devant un nombreux public, qui vibra au passage des Verrecchia, Ladevèze, Deshaies, Bonnin, Mesplede, Prieur, Nory, Blatt et Perlin, Hastbert et Dupont du Luxembourg; sur un circuit de 1 km., le meilleur tour fut accompli et égalé par Verrecchia et Prieur en 1' 51".

Une épreuve militaire courue en Trial, et qui comprenait l'attribution du Challenge G. Voignier, vit la victoire individuelle de l'adjudant Renaux de Verdun et de l'équipe du GAT 512 de Toul.

La finale, comptant pour l'attribution de la Coupe de la Ville de Verdun, dont le départ fut donné par M. Thouvenon, Maire, fut une véritable apothéose, la victoire revint à Verrecchia, éblouissant de brio; ne nous déclarait-il pas que Verdun possédait le plus beau circuit de France.

COMMUNIQUE OFFICIEL DE LA F.F.M. MOTO-BALL

RESULTATS DES MATCHES DU 19 JUIN 1949

Division Nationale : Villefranche bat Châlons par 1 but à 0. Avignon bat Carpentras par 3 buts à 1. Aix bat Versailles par 2 buts à 1. S.U.M.A. contre Orly, match nul 0 à 0.

Division d'Excellence : Zone Sud : Marignane bat Châteaurenard Languedoc par 1 but à 0. — Zone Nord : M.B.C. Paris bat Panuin par 3 buts à 1. Gennevilliers bat Vitry par 1 but à 0.

2^e CIRCUIT DE VITESSE NATIONAL DU MOTO-CLUB AUSCITAİN

Le M.C.A. organise le 24 juillet prochain son 2^e circuit de vitesse National. L'on sait le succès qu'eut ce dernier l'an passé.

Tous les coureurs désireux d'y participer sont invités à se faire connaître au plus tôt (engagements clos le 17 juillet).

■ LE M.C. DE CHOISY-LE-ROI a été heureux de participer le dimanche 12 juin à un gymkhana organisé par le Moto-Club de Brévannes.

Nous remercions ce Club de sa sympathie et de la superbe organisation qui a régné durant l'épreuve. (Vainqueur pour Choisy à égalité, M. Maillard).

■ UNION MOTOCYCLISTE DE CHOISY-LE-ROI. — Roger Lambert (Président) et Roger Jacob étant démissionnaires pour raisons personnelles, le bureau a été réformé comme suit à l'unanimité au cours de la réunion du 18-6-49 :

Président : M. Gilbert Reully. Vice-Président : M. Calligaro. Secrétaire : M. Guy Maillard. Secrétaire adjoint : M. Henri Braun.

Aucune autre modification n'est apportée à la constitution primitive du bureau.

■ MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping). — Nos sociétaires sont informés que les deux réunions bi-mensuelles auront lieu les 7 et 21 juillet à 21 heures. Le calendrier établi pour le mois de juillet a été ainsi arrêté :

3 Juillet : Participation de l'équipe sportive au Circuit de vitesse de Touraine à Tours. Départ pour les touristes et campeurs, le samedi à 8 h. au siège. Le camion transportant les coureurs et les machines partira le samedi à 14 h. du siège social.

PRIX DE VENTE DES TABLEAUX-MUREAUX DE « MOTO-REVUE »

le 125 TERROT type E.P. et E.T.P. et E.T.P.C. avec les réglages complets 500 frs
le moteur VELOSOLEX .. 350 frs
le bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 cmc. 500 frs

Ce Bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guiller, Gima, D.S. Malterre, Huin, Radior, Favor, etc.

Pour paraître sous quinzaine : le 125 PEUGEOT P.55 450 frs

Envoi par poste, ajouter frs 80 (pour 2 tableaux frs 100, et 20 frs par tableau complémentaire).

Versements : Chèque Postal MOTO-REVUE 297.37 Paris

Un passage en groupe de concurrents disputant les 6 heures de Tours. L'emploi d'un vélodrome pour courir cette épreuve, permit aux pilotes de réaliser de bonnes moyennes.

Dimanche 10 juillet : Sortie promenade en forêt de Fontainebleau, 130 kms A.R. Pique-nique en forêt. Départ du siège à 8 h. Regroupement en bas de la côte de Corbell à 9 h. Retour le soir vers 18 h. — Moto-cross organisé par le Moto-Club au Parc des Expositions. Participation des coureurs du club.

14 Juillet : Participation des coureurs au Circuit de Vitesse de Moulins. Moto-Cross International à Argenteuil. A cette occasion sortie dirigée sur St-Leu-la-Forêt Pique-nique en forêt. Départ du siège à 8 h. 30. L'après-midi on assistera au Moto-Cros d'Argenteuil.

17 Juillet : Une sortie sera vraisemblablement organisée pour assister au Circuit de Reims avec départ le samedi.

En raison de la période de vacances l'activité sera réduite pendant le mois d'août, il n'y aura qu'une seule réunion mensuelle.

Pour tous renseignements et adhésions s'adresser au Siège de la Permanence, Café Rouland, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon sous Bagneux (Seine).



QUELQUES PRECISIONS SUR L'ACTIVITE DE L'ECURIE PAUL LADEVÈZE

Depuis le début de la saison sportive sur les circuits de vitesse, comme dans les épreuves de moto-cross, l'Ecurie Ladevèze remporte de brillants succès.

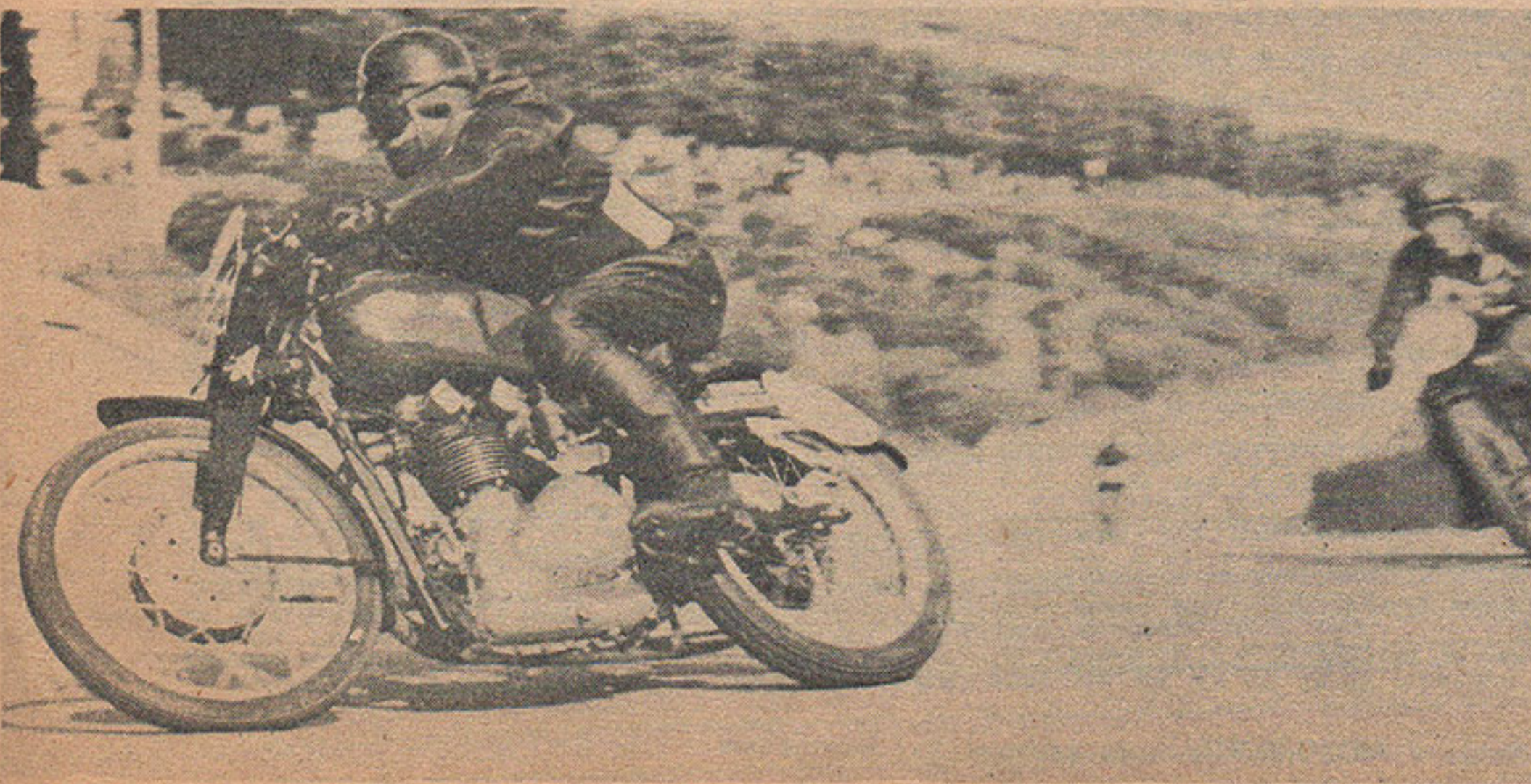
Au Circuit de Tarare, 1^{er} Houel, 2^e Collot. Circuit d'Angoulême, 1^{er} Collot. Circuit de Vesoul 1^{er} Collot, 2^e Houel. Circuit de Madrid, 1^{er} Houel. Ces deux pilotes montaient des 500 Gilera, firme italienne dont Paul Ladevèze est concessionnaire en France.

En outre au Bol d'Or, rappelons que Grillon, sur une Ariel, enlève la catégorie sidecars 350, étant en tête de sa catégorie d'un bout à l'autre de l'épreuve.

Enfin à Imola (Italie), au cours d'un grand moto-cross international, Ladevèze termine second, premier des Français, devant tous les crossmen Belges et Italiens.

Ainsi, l'Ecurie Ladevèze, grâce à son palmarès élogieux, se classe comme l'une des plus redoutables et espérons que les champions qui la composent ne s'arrêteront pas en si bon chemin.

Ci-dessus : Ladevèze, couvert de boue, après le moto-cross d'Imola où il termina 2^e. A gauche : Collot, 1^{er} à Angoulême.

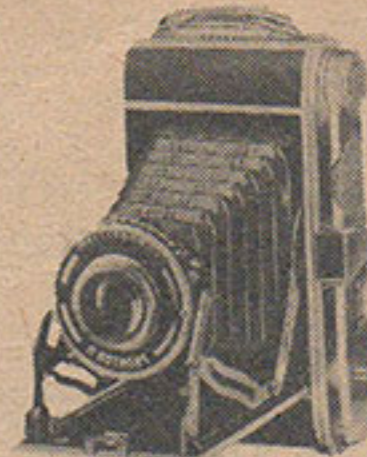
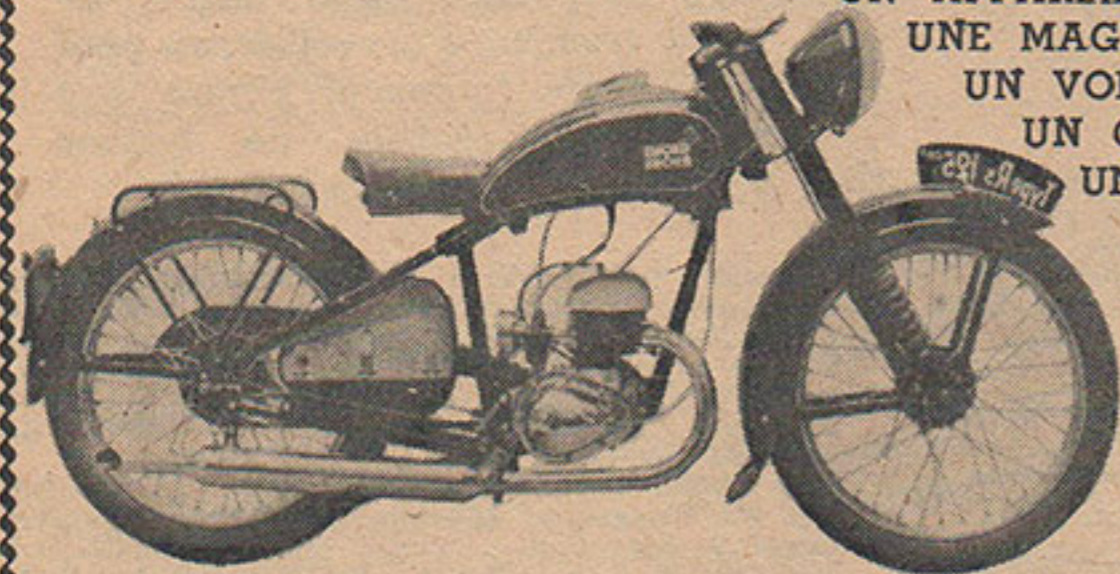


Attention ! C'est le 5 Juillet irrémédiablement que sera clos le CONCOURS GRATUIT de Moto revue

Voir le règlement dans les N°s 946 et 949)

FATES VITE : C'EST LE CACHET DE LA POSTE QUI FERA FOI DE LA DATE D'EXPEDITION.

En vous abonnant, vous bénéficierez de tous les avantages réservés aux amis de « MOTO-REVUE » et vous aurez des chances de gagner un des prix suivants :



- UN VELOMOTEUR GNOME-RHONE R. 3
- UN MOTEUR AUXILIAIRE VAP
- UN VELO GRAND TOURISME TERROT
- UN VELO RANDONNEUR PEUGEOT
- UN APPAREIL PHOTOGRAPHIQUE DE PHOTO-HALL
- UNE MAGNETO D. 1 MOREL
- UN VOLANT MAGNETIQUE MAGNETO-FRANCE
- UN CARBURATEUR AMAC
- UN REALESAGE CHEZ PERTUISOT
- UN BON DE REDUCTION DE 5.000 FR. CHEZ RENE BONNET
- UN BON DE CREDIT DE 5.000 FR. CHEZ BONNET DE BILLANCOURT
- UN ACCUMULATEUR FULMEN POUR MOTO
- UN CASQUE COMPETITION GENO
- UN ALTERNACYCLE MAGNETO-FRANCE
- DES COFFRETS DE BRETOCYL
- DES COFFRETS DE CARBOHYD

Si vous ne désirez pas vous abonner, vous pouvez néanmoins concourir, mais vous ne pourrez pas bénéficier de ces prix. Les 24 premiers non abonnés, gagneront un abonnement de 12 numéros. Ils pourront ainsi apprécier les avantages qu'offre « MOTO-REVUE » à ceux qui lui apportent un appui efficace à ceux qui deviennent ses supporters.

N'hésitez plus... il est grand temps, ...Bientôt les résultats

NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 150 fr.
 PETITES ANNONCES COMMERCIALES (minimum 5 lignes) LA LIGNE 250 fr.

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, au mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).
 Ecrivez très lisiblement (caractères imprimés au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution. Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

BMW R5 flat-twin f. télesc. sélect. pied 4 vit. BARILLER 20 r. Bourgneuf, La Ferté-Bd

ENS. Terrot Bern. 1947 ou sép. cse ach. nouv. mod. DALMAS 48 av. Daumesnil-12^e part.20h.

HARLEY D. 750 MP typ. Arm. très bon état avec side occ. 130. LAPIERRE, 6 r. de la Petite Pierre, 11^e, après 19 h.

MOTO motr Chaise 350 culb. pl. ét. Héry, Suf. 56-95 (20h.)

V. ou éch. Darmont 3 roues ctre moto. ROY 36 r. de Bordeaux, Maisons Alfort.

FN 4 cv av. side ét. nf, s'adr. 1 r. Félix Faure, Vaires (S.M.)

BSA M20 or. imp. Cen. 62-81

SIDE léger Carpio nf occas. uni. Fontanel 71 r. Blanche, 9^e

DOUGLAS bicyl. flat-twin tr. bon état. FREDET, 5, rue d'Uzès, 2^e (de 12 à 14 h.)

R. GILLET 4 cv 50000. Roussel 10 bd Carnot, Enghien (S.O.)

1 CV type gr. routier absol. cme neuve. BODOT Jas. 24-50

350 P 117 imp. + of. Vigulier 10 r. Bauset, 15^e, apr. 19 h.

350 DOLLAR culb. 65. Précy 27 r. St Maur, Maison Alfort.

CAUSE dép. v. Motoconfort 350 l. b. ét. marc. 50.000. Ecr. Champion Guy 9 rue des Lièvres, Brunoy (S-et-O.)

MOTOBECC. 500 culb. 105.000. ét. neuf, 12 bis r. Ed. Vaillant-Villetaneuse (Seine).

DRESCH 350 cme Mag etat nf, pns nfs. ENCHEN 27-57.

100 cc. M. DEBON px raison. tr. b. état 41 r. du Colisée-8^e.

BMW 4 CV 4 V. culb. Fargas 3 r Dr Roux, Montreuil s. Bois

GILLET-HERSTAL dern. mod. 350 culb. 4 vit. sél. f. tél. ét. imp. éc. RONDINI 52 Chemin des Postes, Clichy (S-et-O.)

1 MOBICLUB, 1 Motobécane D45, 1 Alcyon 125, le tt ét. nf 1 Motobec. D45 très bon état biéc. BMW Zundapp. Bonneau 80 r. de Fleury, Clamart.

1000 ARIEL 4 cyl. 4 vit. 160 kmh. f. tél. sus ar. c. nve 230000. Haubois 14 fg Poissonnière. Prov. 10-85 (sauf sam.)

TRIUMPH T100 47 parf. état FOURNIER 47 r. La Boétie-8^e

750 BMW av. ou s. side Pré- cision. HAUTEUR 21 r. Jean Bart, Courbevoie (Seine).

350 MATCHLESS 1940 pt mot. nfs pn. b. ét. BAIN Ver. 32-07

R. GILLET 350 nve à part. 20 h. 36r. d. Garments Clamart

PART. v. side Bernard ét. nf Ecr. LAGAILLARDE 46 avenue Joffre, Orsay (S.-O.)

Urg. DKW d'orig. 500 cc. Rou- dier 43 r. de l'Arbre Sec, 1^{er}

SPL. Matchless tél. neuve Obert 40 av. Pt d'Asnières-17^e

500 TERROT side RGAS 5000 kms état neuf px intér. CULET 76 bd Champigny, Saint Maur

HARLEY 750 WLA MP ét. nf GAY 48 r. Boissonnade, Paris

MOTOB. sup. cl. 350 culb. sél. 4 vit. état nf. GRA. 02-77.

MATCHLESS 350 pas roulé. DODAT 3 quai Conti, Paris. Odéon 77-58 (après 18 h.)

SIDE Obus Alle. léger parf. ét. ap. 19 h. 30 et sam. dim. Enguerand 8r. Monte-Cristo-20^e

TRIUMPH 500 speed twin téles. grenat d'orig. ét. neuf. NGIROT 33 r. du Surmelin-20^e

ARIEL 350 nve 145. Klé. 10-74

MOTOS A VENDRE

BMW R71 impec. à prendre de tte urg. Bussonne, 12 rue de Suresnes, Nanterre.

MOTOBECC. 125 sél. poig. tour. BARDE 2 pl. de la Nation-11^e

ARIEL 500 48 F. tél. or. CHE- RO 2 r. Alexandrie. Cen. 89-66

PART. v. R.Gillet 750 av. side Simar. 1pl.1/2 type luxe p.-br. cap. et volets de côté, ens. nf rlé 500 kms, écr. p. r. v. Vospe 92 r. de la Villette-19^e

PART. v. Matchless f. tél. sél. 350 vis. sam. dim. MIDROIT 7 r. Guichet, Clichy (Seine)

Urgent 110000 sup. Gn. R. 800 AX2 abs. nve pns nfs moteup 125 Motob. nf piéc. 125 Hardy Mag Noris bicyl. nve Café 28 av. P. V. Couturier, Gentilly.

PEUGEOT P135 spt 4 culb. sél. bleue 90000. Essais sam. 2 18-20 h. dim. 3 8-12 h. Mercier 7 rue Saint-Fiacre, 2^e.

DKW 350 sél. 4 vit. impec. 43 part. à part. tél. Tri. 16-28.

DKW 350 av. ou ss side Pré- cision ét. nf av. prime 150. tél. Tru. 04-40 de 13 à 15 h.

BMW R51 orig. gar. BMW R73 nve à enlever BSA 350 culb. 1^{er} main imp. 500 DWK 2 cyl. Hurni 13pas.Lathuille, pccClichy

ROYAL ENFIELD 500 culb. tr. b. ét. BOULADOUX 38 bd de la République, Billancourt.

SIDE neuf 2 roues interch. R 12. Tél. Daumesnil 45-70.

GNOME-RHONE 750 cc culb. Téléph. DANTON 42-37

M. GOYON 100 cc ét. nf. ME- TRAL 1 r. du Fort, Bicêtre.

VDS Gnome Junior 250 cmc. parfait état, pneus neufs. ALAZAR 47 b. av. de Clichy, Paris (le samedi)

250 DKW pf ét. 85. NOBLET 61 r. Normandie, Courbevoie.

M GOYON 5 cv culb. av. side marchandises, bon px, s'adr. Labat, 48 cours Vincennes-12^e

DKW 350 NZ tr. bel. c. nve MUR 15 r. St Sabin, 11^e.

ARIEL 350 culb. 4 cv pneus nfs état nf. HERRY 52 rue Petit, Paris-19^e (apr. 19 h.)

ARIEL R.H. 500 1946 ét. nf TISSIER, Opé. 46-62, après 19 h. 1 rue Dante, 5^e.

FN 500 culb. TPE c. 67 B. sél. sid. b. ét. pn. nf. Gré. 26-76.

MORGAN 3 roues 6 cv lat. à eau ét. de marc. tr. propre. 60 ou éch. ctre moto m. val. BETTON 65 fg du Temple-10^e

BMW R 11 parf. ét. email chrom. Berthoux 47 r. du Cap. Guynemer Courbevoie Déf.20-22

BMW R73 parf. ét. montée par spéc. NEVEU 50 bd Emile Zola, Houilles, tél. 474.

PEUGEOT 350 ét. nf, bs px 128 av. de Clichy. Joeghmans

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

Pour le travail,
Pour le tourisme,
Pour le Sport,

une MOTO, un VELOMOTEUR

S'ACHETENT A

St-PAUL-MOTOS

1, RUE DE RIVOLI — PARIS-4^e

agent des grandes marques

TERROT - MOTOCONFORT - MONET-GOYON
GNOME-RHONE - TRIUMPH, etc...

Agent Général pour PARIS des Sidecars BUFFLIER

REPARATIONS PAR MECANICIENS SPECIALISTES

BONNES OCCASIONS : ARIEL - NORTON
B.S.A. - TRIUMPH - B.M.W. - ZUNDAPP - etc...

MOTOS NORTON ET B.S.A. A 125.000 fr.

OUVERT tous les jours et le Dimanche matin

Métro St-PAUL

Tél. : ARC. 71-46

Avant d'acheter votre moto
Consultez LE SPECIALISTE
de la moto reconstruite HARLEY-DAVIDSON
Présentation luxe

MOTOS - DANTON

14, rue Danton - LEVALLOIS-PERRET
PEREIRE 19-11

Remise en état batterie Harley
Pièces détachées - Remise à neuf - Réparations

Selle biplace adaptable - Pare-brise

Distributeur side-car SIMARD

SILENCIEUX WILMAN
FORME TROMBLON



à spirale démontable

3, rue d'Evreux, 3 — COURBEVOIE (Seine)

**CARBURATEURS
ORIGINES**

AMAL
FISCHER
FRANKFURT

pour

D. K. W.

250 cmc. - 350 cmc. 500 cmc.

STATION-SERVICE 83

83, Av. de la Grande-Armée, 83, PARIS-16^e

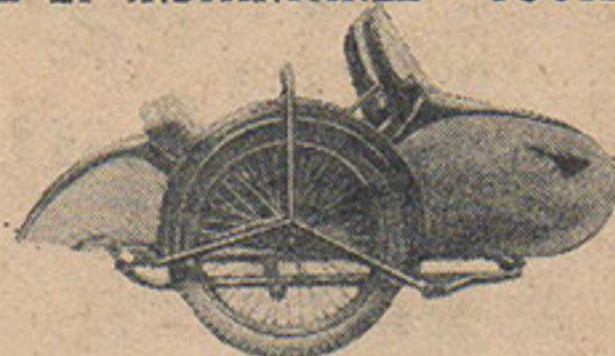
POUR VELOMOTEURS ET MOTOS...

LE SIDECAR LÉGER POINARD

Sport — Tourisme

ROUE SUSPENDUE - ATTACHES A ROTULE
POSE FACILE ET INSTANTANEE - TOUTES CYLINDREES

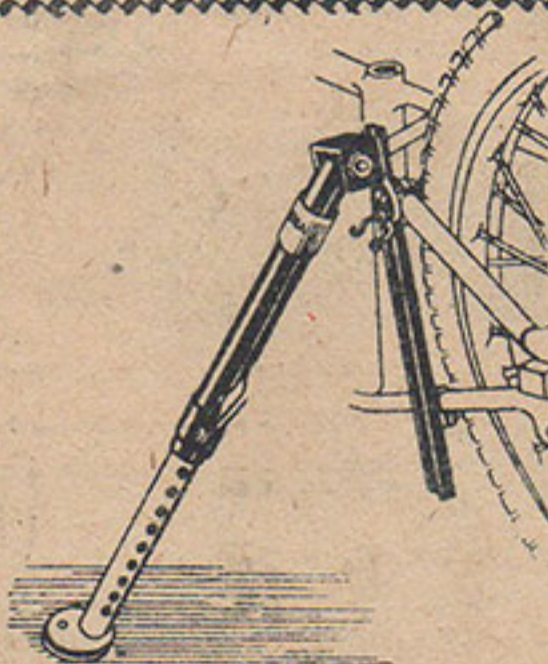
Pour 125
à 250 cmc.



34 kgs
seulement

USINE : 54, rue Etienne-Dolet - CACHAN (S.)

Tél. : ALE. 34-41



La Béquille latérale

EKA

à système télescopique
se monte instantanément
sur tous vélomoteurs
et motos

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, RUE BELIDOR — PARIS (17^e)

CHROME - CUIR

38, rue du Château-d'Eau, 38
PARIS-10^e Tél. : Nord 08-09

Tout l'équipement pour la Moto
et la Ville. Vêtements de cuir :
exiger la marque CHROME-CUIR



ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

Les plus beaux
aux meilleurs prix

ROY



LEGER A DOUBLE SUSPENSION
ETUDIE POUR CHAQUE CYLINDREE
modèle V 35.000 - M 38.000 - R 42.000 - T 43.000
36, r. de Bordeaux - Maisons Alfort - ENT. 29-70



STÉ CENTRALE DE PIÈCES MOTO

44, RUE DE LA CONDAMINE — PARIS-17^e

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL
PIGNONS TOUTES MARQUES
ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES
RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES
CARTERS de BOITES et de MOTEURS
ECHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES —
EMBIELLAGES — REALESAGES — REPARATIONS DE
DYNAMOS — MAGNETOS et VOLANTS MAGNETIQUES
Redressage de Cadres et Fourches Motos et VéloMOTEURS



LA PLUS COLLANTE
DES DISSOLUTIONS
NE SÈCHE PAS DANS LE TUBE

TOUTES LES COTES SANS PEDALER...
avec

le cyclomoteur "GELEM"

48 cmc. — deux temps — trois vitesses

STABILITÉ PARFAITE

(moteur dans l'axe du cadre)

LIVRABLE AVEC FOURCHE ELASTIQUE
OU TELESCOPIQUE

G. FEUILLET

6, Bd Bineau - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

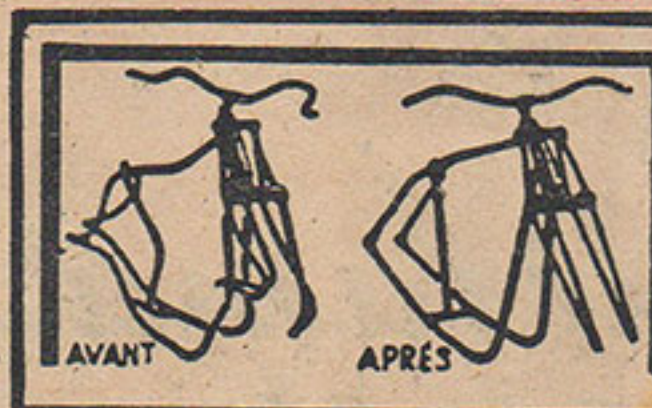
D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc...

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves

Atelier de réparations et
mise au point de moteurs
de marques allemandes

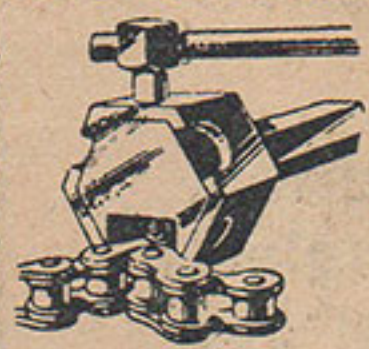
CRUPDA

21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63



RENOVATION DES CADRES

ET RESERVOIRS MOTOS
Travail rapide et soigné
Raymond BONNOT
174, rue de Romainville
MONTREUIL (Seine)
AVR. 01-47



Le dérive-chaîne EKA

Pour toutes chaînes vélomoteurs et motos
Pas de pièces mobiles, pas de prise de jeu
Se met facilement dans la sacoche

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE
9, RUE BELIDOR — PARIS (17^e)

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!

BREVETÉE S.G.D.G.



TOUTES LES COMMANDES
ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN

SAKER LEVALLOIS

LA BOUGIE

EYQUEM

équipait la moto AUTOMOTO moteur A.M.C.

ER 150 cmc. de M. MARCEL PAHIN

PARIS - ST-ETIENNE - PARIS

catégorie 250 cc. et du BOL D'OR 1949

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT

151, rue Marcadet, PARIS-18^e — MON. 24-40

Toutes Marques Françaises et Etrangères
SPECIALISTE B.M.W.

Agent
CUCCIOLO
REPARATION
REDRESSAGE

Fabrication de
Fourches et Cadres
H. DERCHE

8, rue Labat, 8, Paris
MON. 56-89



REALESAGE MONTPARNASSE

Vélomoteur piston complet
24 Heures
régulage, chemisage,
embiellages Moto - Auto
Délai rapide

23, rue Edouard-Jacques, 23
PARIS-14^e Autobus 58

ELECTRO-VULCANISATION

16, Cité Dupont (50, rue St-Maur) PARIS-11^e — ROQ. 00-43
REPARE et RECHAPE tous pneus auto et moto en 8 jours
Soudure de tringles — Occasions — Expéditions province

B.M.W.
Pièces d'origine

ZUNDAPP

LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly
Asnières — Gré. 17-93

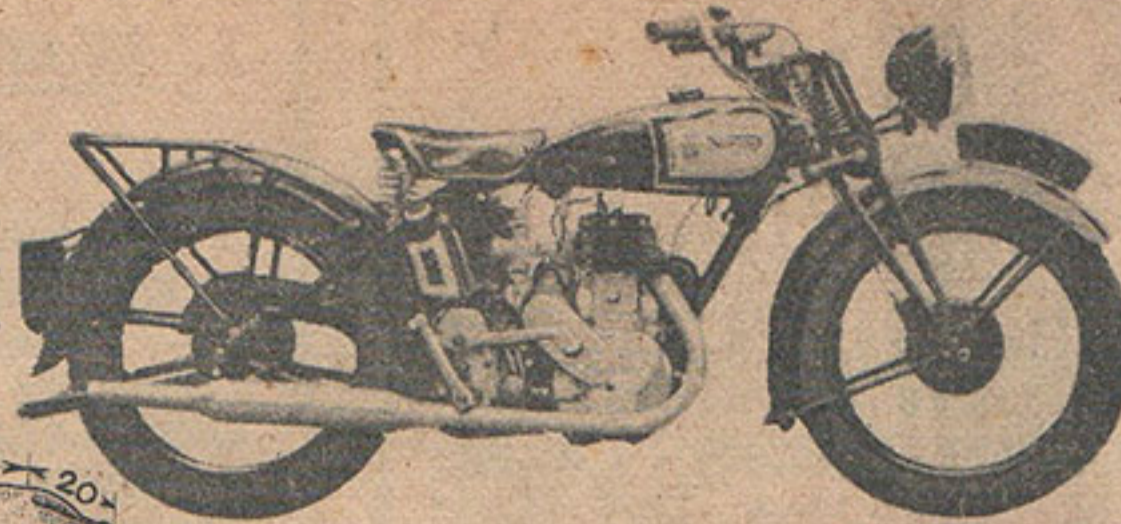
BOL D'OR 1949 : 1^{er} LEFEVRE, RECORD BATTU : 2^e LAUER, TOUS DEUX SUR 500 NORTON.

GARREAU

LE SPECIALISTE DES MACHINES RAPIDES

Norton

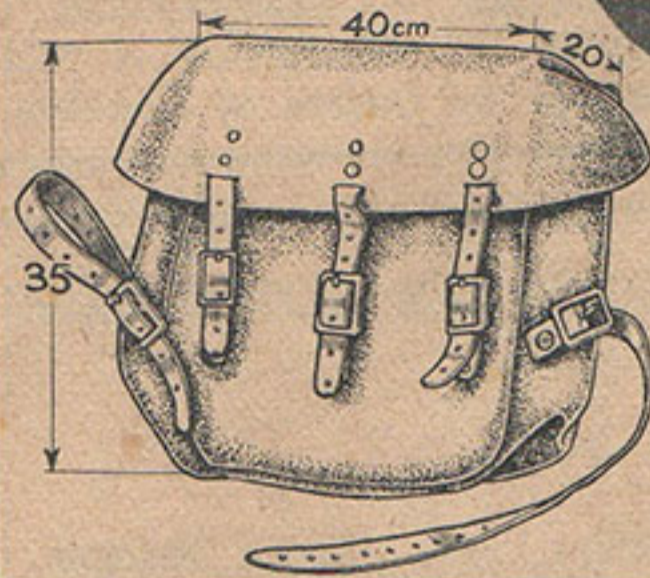
16 H, 500 latérales, neuves ou second-hand garanties. Livrables rapidement.



Norton

Toutes pièces détachées immédiatement disponibles.

Sacoches grand modèle, pour motos et vélomoteurs, cuir 1^{er} choix renforcé, grand luxe, imperméable. (Prix spéciaux par quantités).



Toutes pièces détachées en stock disponibles de suite. Toutes pièces sur commande livrables rapidement.

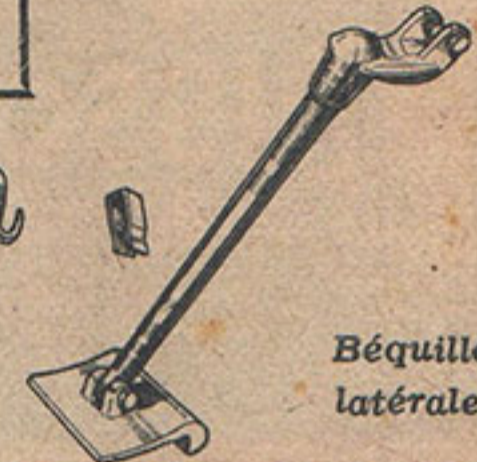
EXPEDITIONS DANS TOUTE LA FRANCE ET COLONIES
Joindre une enveloppe timbrée pour réponse. Fermé le Lundi



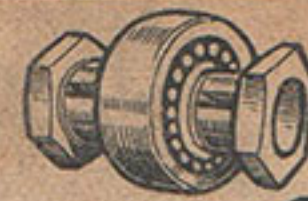
Coussins de garde-boue.



Ressorts de fourche et de selle toutes marques et toutes dimensions



Béquilles latérales.



Embiellages Norton, Ariel, BSA, Rudge Matchless, Indian, etc..



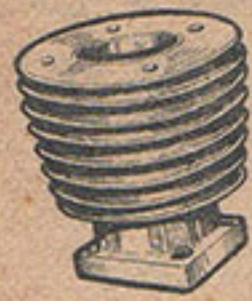
Robinets filtres.



Lunettes course avec 2 jeux de verres triplex blancs et teintés.



Guidons tous modèles



Cylindres toutes marques.

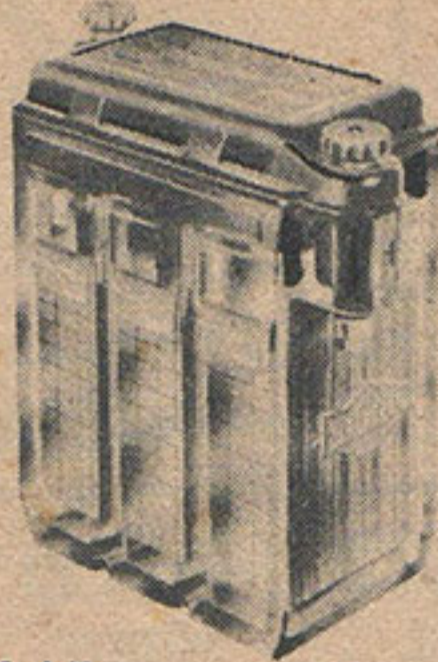
Soupapes et guides pour toutes marques



Pistons nus ou complets, toutes marques françaises et étrangères.

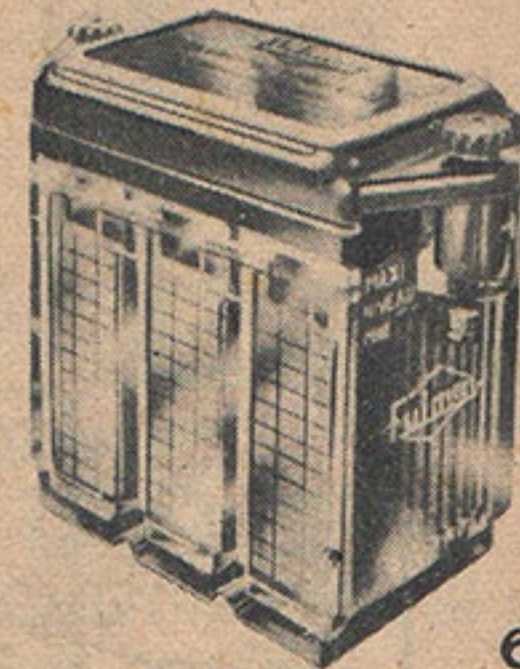
22, rue Robert-Lindet - PARIS XV^e - Tél. : VAU. 07-09

Quelle que soit la marque de votre moto



6V.14AH

Fulmen met à votre disposition une gamme complète de Batteries répondant aux caractéristiques des différentes marques. Un modèle spécial est prévu pour les vélomoteurs qui ont ainsi éclairage et avertisseur électrique.



6V.24AH

6V.7AH



Fulmen-moto.



6V.7AH